This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

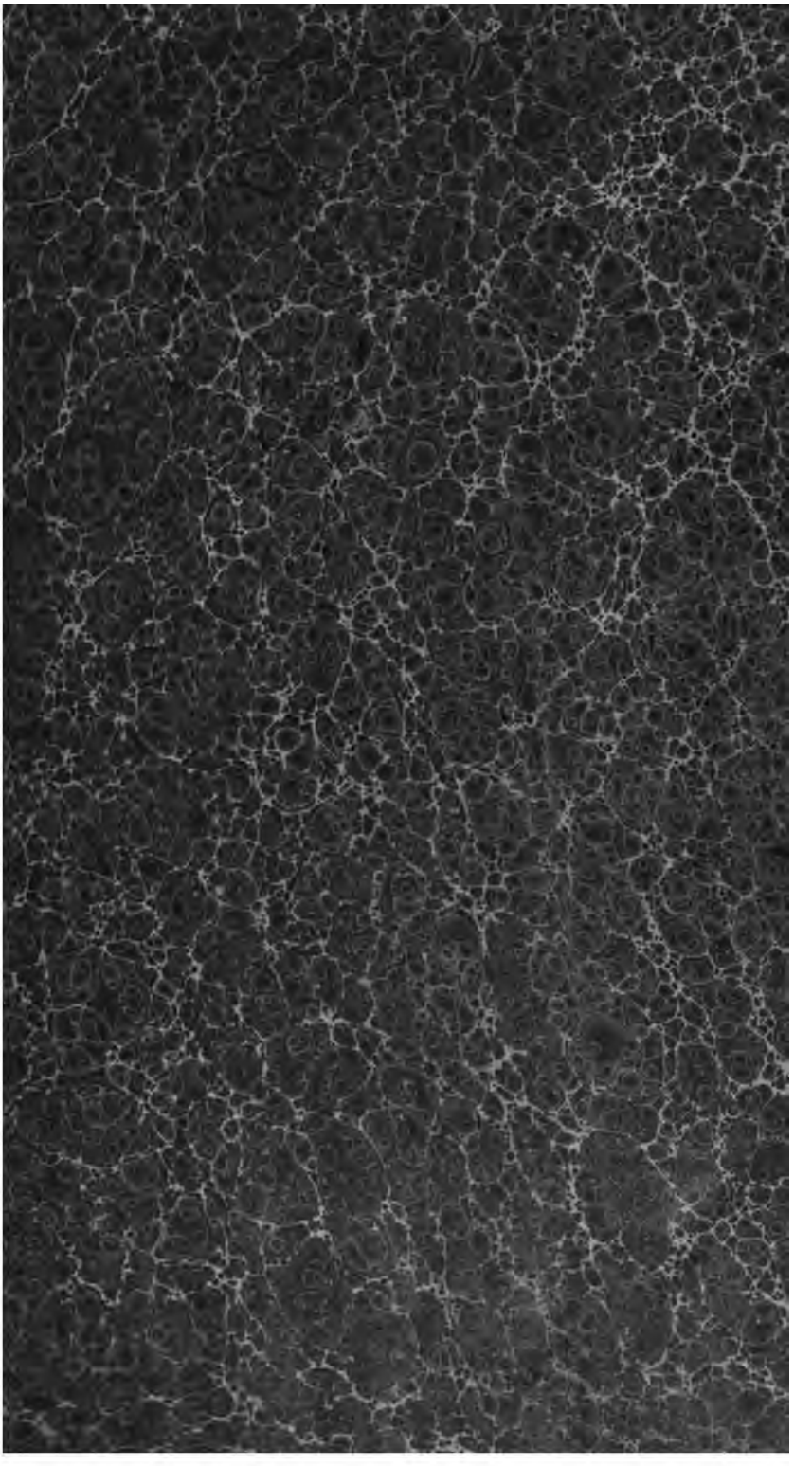
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

522 REBEL et JUGE. — Traité théorique et pratique de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer, où sont expliqués les droits et les obligations des compagnies, des actionnaires et du public, ainsi que les règles relatives à la police, à la juridiction et à la compétence en matière de chemins de fer; suivi du règlement général sur la police des chemins de fer du 15 novembre 1846. — Paris, Cosse, 1847, in-8 relié demi-veau, 472 pp. 30 fr.



79

PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

30

TRAITÉ

DE LA LÉGISLATION ET DE LA JURISPRUDENCE

DES

CHEMINS DE FER.

AVIS ESSENTIEL.

Avant de lire cet ouvrage, il est indispensable de consulter la note première qui se trouve à la page 458.

Imp. de Cosse et J. Dumaine, rue Christine, 2.

TRAITÉ

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DE LA LÉGISLATION ET DE LA JURISPRUDENCE

DES CHEMINS DE FER

OU SONT EXPLIQUÉS

Les droits et les obligations des compagnies, des actionnaires et du public, ainsi que les règles relatives à la police, à la juridiction et à la compétence en matière de chemins de fer;

SUIVI DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER DU 15 NOVEMBRE 1846.

PAR M. REBEL,

AVOCAT A LA COUR ROYALE DE PARIS,

ET M. JUGE,

Notaire honoraire, Chef du Bureau du contentieux de la Compagnie du Chemin de fer d'Orléans à Bordeaux.

PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE JURISPRUDENCE

DE COSSE ET N. DELAMOTTE,

Directeurs des journaux du Droit criminel, des Avoués et des Huissiers,

PLACE DAUPHINE, 27.

1847

TRANSPORTATION LIBRARY

Transportation
Library

HE
3067
.R29

10/1/37
Transport.

A M. DUMON,

MINISTRE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Monsieur le Ministre,

Voici un livre dont je viens vous prier de vouloir bien agréer l'hommage comme l'expression publique de ma gratitude pour la bienveillance dont vous avez daigné m'honorer.

A qui d'ailleurs pouvais-je plus justement dédier un travail spécial sur les Chemins de fer qu'à l'homme d'État qui a su donner une si puissante impulsion à cette industrie nouvelle !

C'est vous, Monsieur le Ministre, ce sont vos sages mesures qui ont assuré l'avenir de ces grandes entreprises ; c'est à vos soins actifs et éclairés que la France devra le développement du vaste réseau de fer destiné à réunir tous les

30

TRAITÉ

DE LA LÉGISLATION ET DE LA JURISPRUDENCE

DES

CHEMINS DE FER.

points de son territoire; c'est vous, enfin, dont la prévoyante sollicitude vient de se manifester tout récemment encore par la promulgation de ce Règlement général de police qui, en complétant les dispositions de la loi du 15 juillet 1845, garantira, autant que possible, pour l'avenir, la sécurité des voyageurs et du commerce.

J'ai voulu, moi aussi, dans la mesure de mes faibles facultés, apporter mon tribut dans cette œuvre immense, en exposant les conséquences légales des rapports que les entreprises de Chemins de fer ont établis entre les compagnies, l'Etat et le public. Heureux si, pour prix de mes efforts, vous daignez, Monsieur le Ministre, accorder votre haut patronage à ce livre composé dans le but d'être utile à mon pays.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Avec une très respectueuse considération,

Votre très humble serviteur,

D. REBEL.

Paris, le 5 décembre 1846.

A M. REBEL,

AVOCAT A LA COUR ROYALE DE PARIS.

Monsieur, mon frère a dû vous dire que j'acceptais avec plaisir la dédicace que vous me faites l'honneur de m'adresser. Je vous serai reconnaissant d'exprimer dans les termes les plus simples possible, l'opinion favorable que vous voulez bien avoir de mon administration.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués et de mon sincère dévouement.

S. DUMON.

Paris, le 13 décembre 1846.

VIGILI DEL TRAVAIL

[illegible] qui ont été faites en exécution de la loi du 11 juin 1842, relative à l'emploi des grandes lignes de chemins de fer [illegible] des [illegible] [illegible] [illegible]

OBJET DE CE TRAITÉ.

Les concessions de chemins de fer qui ont été faites en exécution de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des grandes lignes, et en vertu des lois précédentes, ont imposé à l'industrie des engagements dont l'importance s'élève déjà à plus de douze cents millions ; ce chiffre sera peut-être doublé par les concessions qui seront encore sollicitées et accordées.

Cette prodigieuse impulsion donnée à l'industrie française a créé nécessairement entre les compagnies exploitantes et leurs actionnaires, l'Etat, le public voyageur et le commerce de transports, des rapports nouveaux et multiples, desquels sont résultés, pour les uns et pour les autres, des droits et des obligations nouvelles.

Ces rapports sont moins régis par les principes du droit commun que par les lois de la matière, soit générales, soit spéciales à chaque concession. Ainsi, les statuts règlent les obligations respectives des

compagnies et de leurs actionnaires ; les cahiers de charges, celles des compagnies avec l'État. Quant aux rapports des compagnies avec le public, ils sont réglés tout à la fois par les cahiers de charges des compagnies et par les principes généraux en matière de transport.

En outre, l'établissement des voies de fer impose aux propriétaires riverains des servitudes nouvelles et fort onéreuses, dont la loi du 15 juillet 1845 a fixé l'étendue, les conditions et les limites.

Cette même loi, afin de prévenir les accidents que peuvent occasionner, dans l'exercice du nouveau mode de locomotion, la malveillance, l'incurie ou la négligence, a prescrit des précautions nombreuses et a établi un système nouveau de répression et de pénalité.

Enfin, les difficultés auxquelles peuvent donner lieu l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, étant de natures diverses, doivent être soumises, selon les circonstances, à la juridiction arbitrale, civile, commerciale ou administrative.

Expliquer ces rapports nouveaux, ainsi que les droits et les obligations qui en résultent; exposer et résoudre les difficultés qu'ils peuvent faire naître; indiquer les tribunaux compétents pour juger ces difficultés, et donner les notions les plus étendues et les plus approfondies sur tout ce qui concerne la police et le droit pénal en matière de chemins de fer, tel est le but qu'on s'est proposé dans ce traité.

Ce but, personne n'a encore cherché à l'atteindre.

Il existe bien sur les chemins de fer quelques ouvrages; mais aucun de ceux que nous connaissons n'a eu en vue de combler la lacune importante que nous signalons.

Le *Traité pratique des Chemins de fer* de M. Saint-Léon n'est qu'une sorte de *vade mecum* à l'usage des divers agents employés dans les administrations de chemins de fer.

Le Manuel de M. Tourneux ne traite des chemins de fer qu'au point de vue du génie et de la mécanique.

La *Statistique des Chemins de fer* par M. Legoyt n'a que la portée supposée par le titre.

La *Législation des Rails-routes* de M. Achille Guillaume contient l'historique des chemins de fer en France et en Angleterre, ainsi que des considérations économiques et financières d'un ordre très élevé sur la même matière; mais on n'y trouve rien qui ait trait aux rapports juridiques des compagnies avec leurs actionnaires, l'Etat et le public.

Les ouvrages dont le but s'éloigne le moins de celui que nous nous sommes proposé, sont ceux de MM. Cerclet, Nogent-Saint-Laurens et Gand.

Le *Code des Chemins de fer* de M. Cerclet n'est autre chose qu'une compilation des lois et ordonnances, soit générales, soit spéciales à chaque concession, qui ont été rendues sur les chemins de fer; il peut remplacer utilement, pour cette partie, le Bulletin des lois, mais voilà tout.

Le *Traité de la législation et de la jurisprudence*

des Chemins de fer, par M. Nogent-Saint-Laurens, se divise en trois parties bien distinctes : la première contient quelques notions générales sur les différents modes de concessions; la seconde, un commentaire de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et la troisième, le texte des monuments législatifs sur la matière. On voit que le but de l'auteur s'éloigne beaucoup du nôtre. D'ailleurs, son livre, dont la publication remonte à 1841, a été conçu d'après un ordre d'idées essentiellement différent du système nouveau créé par la loi du 11 juin 1842.

Quant au *Traité de la police et de la voirie des Chemins de fer* de M. Gand, le titre de l'ouvrage indique suffisamment que l'auteur n'a voulu s'occuper que de ce qui fait l'objet de notre quatrième chapitre. Ce n'est qu'un simple commentaire de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer; et encore devons-nous faire remarquer que, même sous ce point de vue si restreint, ce livre laisse beaucoup à désirer, puisqu'il n'a pu, à raison de l'époque où il a été publié, rien dire du règlement d'administration publique rendu tout récemment en exécution de l'art. 21 de la loi précitée, dont ce règlement a pour but de compléter les dispositions.

INTRODUCTION.

Depuis 1830, nos communications intérieures ont éprouvé une amélioration vraiment extraordinaire. Elles sont devenues plus nombreuses, plus faciles et plus rapides qu'elles ne l'avaient jamais été à aucune autre époque. La loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux a fécondé, en les régularisant, les efforts des communes, qui jusque-là étaient restés incertains et infructueux. Depuis la promulgation de cette loi, les chemins de grande communication ont été classés sur une étendue de 50,607 kilomètres (12,902 lieues). En quatre années, de 1837 à 1840, il a été consacré à leur amélioration, en prestations, une valeur de 22,118,000 francs. Les chemins vicinaux de petite communication ont été reconnus sur une étendue de 503,306 kilomètres (150,329 lieues). Dans le même intervalle, ils ont reçu en prestation

une valeur de 63,425,500 francs, et en argent, 41,061,400 francs (1).

Des ressources considérables ont été également mises à la disposition de l'État pour l'amélioration des autres voies de communication. Indépendamment des crédits ordinaires votés chaque année pour entretien et grosses réparations, il a reçu en crédits extraordinaires, de 1830 à la fin de 1841, la somme énorme de 452,848,000 fr., savoir : pour les routes et les ponts, 137,180,000 fr.; pour les rivières, 99,915,000 fr.; pour les canaux, 146,700,000 fr.; pour les ports, 69,045,000 fr.

Le résultat de ces immenses sacrifices fut de doubler le nombre des voyageurs en France de 1832 à 1840, et d'augmenter la rapidité des transports dans la proportion de vingt-cinq sur cent.

Mais, pendant que le gouvernement travaillait à ces grandes entreprises, voilà qu'un nouveau moyen de communication plus rapide, plus énergique, vint s'offrir à la noble et impatiente activité de notre époque. Ce moyen s'est réalisé par la création des chemins de fer.

Comme en Angleterre, aux États-Unis et en Allemagne, ils ne devaient d'abord servir qu'à

(1) Les notions générales que l'on trouvera exposées dans cette Introduction ont été puisées, en grande partie, dans l'excellent rapport que l'honorable M. Dufaure présenta, au nom de la commission de la Chambre des députés, sur la loi du 11 juin 1842, relative au classement des grandes lignes de chemins de fer.

transporter la houille aux lieux où elle est consommée. Dans ce but unique furent entrepris : en 1823, le chemin de Saint-Etienne à Andrézieux ; en 1826, le chemin de Saint-Etienne à Lyon ; en 1828, le chemin d'Andrézieux à Roanne ; en 1830, le chemin d'Epinac au canal de Bourgogne ; en 1833, le chemin d'Alais à Beaucaire.

Quelques années après, on apprit, par l'expérience de l'Angleterre, que l'on pouvait tirer un parti avantageux de ce nouveau mode de communication pour le transport des voyageurs et des marchandises. En vue du premier de ces deux résultats furent concédés les chemins de Paris à Saint-Germain, les deux chemins de Versailles, et celui de Montpellier à Cette ; en vue du second, les chemins de Mulhouse à Thann, de Strasbourg à Bâle, d'Orléans et de Rouen. En 1840, le gouvernement lui-même se chargea de rattacher la France aux chemins de fer belges par les deux lignes de Lille et de Valenciennes à la frontière, et de donner quelque ensemble aux chemins du Midi en reliant le chemin de Montpellier à Cette et celui d'Alais à Beaucaire, par une ligne de Montpellier à Nîmes.

Voilà quels furent les essais du gouvernement jusqu'en 1842. Ces efforts avaient été tentés sur différents points du territoire, éloignés les uns des autres, sans ordre, sans plan commun, sans unité de vues : c'était là un grand inconvénient.

La loi du 11 juin 1842 eut pour but d'y remé-

dier en substituant, par la création des grandes lignes de fer, l'impulsion des intérêts généraux et un système adopté d'avance à l'influence des intérêts locaux et aux caprices du hasard.

A l'exemple de ce que l'empire avait fait pour les grandes routes, la loi précitée leur assigna un point de départ commun et choisit Paris pour tête de nos grandes lignes de communication. En effet, du nord comme du midi, de l'est comme de l'ouest, c'est vers Paris que se tournent tous les regards; c'est de Paris que vient la vie intellectuelle, administrative, commerciale, industrielle; c'est de Paris que partent toutes les lignes télégraphiques.

Les prévisions de cette loi n'ont pas été moins sages dans la détermination des points d'arrivée et dans celle des tracés (1).

Elle leur a donné la destination la plus générale et la moins contestable en les faisant servir à nos relations internationales. En les dirigeant de Paris sur nos frontières, elle a préparé, pour le temps de guerre, un énergique moyen d'agression et de défense. Il ne sera plus nécessaire désormais d'accumuler à l'avance, dans quelques places les plus exposées aux attaques de l'ennemi, les approvisionnements d'une armée offensive; nos troupes

(1) La détermination des deux extrémités constitue le classement de la ligne; la détermination des points intermédiaires en est le tracé.

s'y concentreront avec une rapidité qui rendra ces approvisionnements inutiles.

Cet énergique instrument de guerre doit être aussi l'agent le plus utile des entreprises de la paix. Les grandes capitales se rapprochent, les échanges se multiplient; toutes les parties de notre territoire sont mises en communication immédiate avec des peuples dont elles n'avaient jamais connu les produits et à qui elles ne pouvaient proposer leurs échanges. Les barrières nationales s'abaissent, et les chemins de fer préviennent les guerres avant de fournir les moyens de les diriger avec succès.

Si les deux Amériques veulent communiquer avec notre continent européen, les premiers ports qui s'ouvrent devant elles sont nos trois grands ports du Havre, de Nantes et de Bordeaux; si ce vaste Orient, qui s'affranchit peu à peu de la navigation longue et périlleuse du cap de Bonne-Espérance, veut pénétrer vers le nord de l'Europe, Marseille peut rivaliser avec les bouches du Danube et Trieste. Le transit des marchandises étrangères sur notre territoire qui est, année moyenne, de 3 à 4,000 quintaux, peut paraître d'une faible importance; mais en se mêlant à nos échanges propres, il contribue à en accroître le courant, et ces communications, comme toutes autres, s'augmentent par les facilités qu'on leur ouvre.

Diriger nos grandes lignes vers nos frontières de terre et de mer, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, la Méditerranée, l'Espagne, l'Océan, la

Manche, telle était donc la première règle générale de classement que devait adopter le législateur.

Là, il devait choisir un de ces points qui, par les circonstances naturelles et politiques, sont devenus peu à peu de grands centres de population agglomérée. Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, sont comme les capitales des départements qui les environnent. Leur donner le bienfait des chemins de fer, c'était en doter autant qu'il était possible toutes les parties du territoire qui sont dans le rayon de leur influence, qui vivent de leur vie, qui souffrent ou grandissent avec elles.

Relativement au tracé, une réflexion se présente naturellement, c'est que plus on est pénétré de l'utilité commerciale, politique, sociale des grandes lignes de chemins de fer, plus on sent que leur qualité la plus importante est d'être aussi directes et aussi courtes que possible.

Cependant cette règle doit quelquefois fléchir devant deux considérations :

La France n'est pas, comme la Prusse et la partie occidentale de la Belgique, une vaste plaine où l'on puisse tracer à plaisir des lignes mathématiques ; les bassins de ses grands fleuves sont séparés par des faîtes, quelquefois très élevés, qu'il vaut mieux tourner que franchir. Les difficultés du terrain, la roideur des pentes, les frais de construction et d'exploitation font quelquefois une loi d'abandonner le plus court tracé pour le plus long.

Les produits d'un chemin ne dépendent pas seulement de ses points extrêmes. L'expérience a montré que les points traversés par le chemin profitent aussi de sa création et concourent à ses produits (1). Il est donc nécessaire, dans le choix des tracés, d'avoir égard au chiffre de la population répandue ou agglomérée dans les lieux traversés, à ses facilités et à ses habitudes de locomotion. C'est le moyen d'assurer de bons produits au chemin de fer, de faciliter la création immédiate des compagnies exploitantes, et de rendre possible pour l'avenir la réduction des tarifs.

Le chemin peut surtout se détourner de la ligne droite pour aller trouver les grands centres de population agglomérée. Ce que nous avons dit des villes extrêmes s'applique aux villes intermédiaires; C'est toute la partie du territoire qui les entoure que l'on dessert en les touchant.

Telles sont les considérations générales qui ont guidé le législateur dans le choix des tracés.

Mais il ne suffisait pas d'avoir déterminé le classement et le tracé des lignes pour obtenir la réalisation de tous les avantages qui devaient en ré-

(1) On a calculé que, sur le chemin de Paris à St-Germain, le rapport du parcours partiel à la circulation générale était de 16 pour 100; il dépasse 20 pour 100 sur les deux chemins de Versailles; il est de 40 pour 100 sur le chemin de Corbeil; de 60 pour 100 sur le chemin de St-Étienne à Lyon, comme sur l'ensemble des chemins Belges.

sulter ; il fallait de plus trouver un système dont l'application assurât la confection rapide et entière de ces lignes de fer destinées à réunir les extrémités du territoire, et qui permît d'en effectuer le parcours à bon marché ; car, en France, tel est l'état des fortunes que le déplacement n'a lieu qu'à cette condition au delà d'une certaine distance ; et quant aux marchandises, il est certain qu'elles ne vont pas trouver des consommateurs éloignés, si, dans leur trajet, elles doivent être frappées de taxes qui élèveraient leur prix au-dessus de la valeur vénale qu'elles ne peuvent pas franchir.

Comment atteindre ce but ? L'État devait-il se charger seul de ces travaux ? Devait-il en confier l'exécution exclusive à l'industrie privée ? La réalisation de l'un et de l'autre de ces deux systèmes absolus paraissait également impossible.

Il était utile et avantageux, sans doute, que l'État gardât dans ses mains la propriété des grandes lignes de chemin de fer ; mais il était bien difficile de puiser dans le trésor tous les capitaux nécessaires à leur entier établissement ; les ressources publiques étant dirigées vers un seul système de travaux, auraient laissé en souffrance une foule d'autres opérations qu'il appartenait aussi au gouvernement d'exécuter et de conduire à fin.

Les localités qui ne devaient point être traversées par les lignes de chemins de fer, ou qui du moins en seraient assez éloignées pour ne pas par-

ticiper à leurs bienfaits, réclamaient avec instance que le système de leurs routes de terre fût étendu et perfectionné, et qu'on s'occupât des voies navigables qui pouvaient féconder leur territoire. Ces demandes justes et fondées ne pouvaient être écartées, et le gouvernement devait, pour y faire droit, réserver une partie des ressources dont le trésor pouvait disposer.

L'expérience du passé avait démontré également qu'on ne pouvait confier de pareils travaux à l'industrie privée sans lui assigner une tâche au-dessus de ses forces, et sans exposer le pays à voir bientôt interrompues et même abandonnées les entreprises dont il appelle de tous ses vœux la prompte réalisation.

En effet, en 1837, le gouvernement avait présenté aux Chambres un assez grand nombre de projets portant concession de chemins de fer à des compagnies. La discussion particulière de ces projets ne fut pas même entamée. La discussion générale fut close par un ajournement. Une opinion presque unanime se manifesta dans le cours du débat, et cette opinion proclamait que l'exécution des grandes lignes de chemins de fer devait être une charge de l'Etat.

Obéissant, en quelque sorte, à cet avertissement de la tribune, l'administration proposa, en 1838, de confier à l'Etat l'exécution d'un grand réseau de chemins de fer.

Mais, à cette époque, l'expérience des forces de

l'industrie privée n'avait pas encore été faite; la proposition du gouvernement fut écartée, et l'on donna la préférence à un système qui, en provoquant l'intervention des compagnies particulières, et en faisant appel aux capitaux privés, déchargeait le trésor public d'un fardeau sous lequel on pouvait craindre de le voir succomber.

Dans cette même session, trois chemins de fer furent confiés à des compagnies, dont deux s'arrêtèrent au début même de leur entreprise, et sollicitèrent la résiliation de leurs contrats; la troisième se vit obligée d'invoquer le crédit de l'Etat, et ne se mit sérieusement en action que lorsqu'elle put s'appuyer sur la garantie donnée par le trésor d'un minimum d'intérêt.

Ainsi il était démontré par l'expérience du passé que les compagnies particulières étaient impuissantes pour exécuter les grandes lignes de chemins de fer; elles n'auraient pu les exécuter qu'autant qu'elles auraient été aidées par des subventions pécuniaires.

Mais ce dernier système présentait des inconvénients de plus d'un genre.

Quand on concède à une compagnie l'exécution entière d'un chemin de fer, elle demeure chargée de payer les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les rails, les machines, les frais d'exploitation et d'entretien. Pour couvrir toutes ces dépenses, il faut bien lui accorder des tarifs élevés, des jouissances séculaires.

Or des tarifs élevés, qui peuvent être sans inconvénient pour des lignes secondaires, annullent en quelque sorte les principaux avantages qui s'attachent à l'existence des grandes lignes de chemins de fer, et font manquer le but qu'il s'agit d'atteindre, celui d'ouvrir des relations économiques entre les points les plus éloignés du territoire, et de réunir les contrées du nord et celles du midi, les régions de l'est et celles de l'ouest, dans une heureuse communauté de besoins et d'intérêts.

Des jouissances séculaires sont de véritables aliénations; s'il faut apporter aux travaux d'importantes modifications, si les tarifs doivent être remaniés dans l'intérêt général du commerce, un siècle doit s'écouler avant que l'Etat puisse recouvrer le moyen d'opérer ces changements, ou bien il faut qu'il rachète la concession à des prix exorbitants.

L'exécution exclusive, soit par l'Etat, soit par les compagnies, étant ou impossible ou entraînant de trop graves inconvénients, on imagina une autre combinaison qui consistait dans une sorte d'association entre l'Etat, les localités intéressées et l'industrie privée.

Pour cela, on distingue trois parties dans une grande ligne de chemins de fer :

L'acquisition des terrains;

L'exécution des terrassements et des ouvrages d'art;

L'achat et la pose des rails; l'achat des machines et l'exploitation;

D'après cette division, on imposa aux localités la prestation gratuite des deux tiers des terrains; l'Etat garda pour son compte la dépense de l'autre tiers et celle des terrassements et des ouvrages d'art; enfin, on ne demanda à l'industrie privée que les frais des rails, des machines et de l'exploitation (1).

Dans ce système, l'Etat reste propriétaire du chemin; il le donne simplement à loyer. Ce n'est plus une concession qu'il accorde, mais simplement un bail qu'il consent, et dans lequel il est bien plus facile que dans un acte de concession de comprendre toutes les clauses que peut réclamer l'intérêt public.

Les avances de la compagnie étant ainsi considérablement réduites, les tarifs rémunérateurs sont moins forts; la jouissance de ces tarifs est moins longue; l'Etat reprend la libre possession du chemin à des époques moins éloignées, et par conséquent il recouvre plutôt la faculté d'introduire dans le système des travaux et dans celui des taxes les modifications que peuvent réclamer les progrès du temps et les besoins du commerce.

Ainsi se trouvent conciliés les intérêts du présent et ceux de l'avenir.

---

(1) Ces derniers frais sont évalués ordinairement aux cinq douzièmes de la dépense totale.

Ainsi, par la division de la dépense, il devient possible de réaliser des entreprises auxquelles il faudrait renoncer, si l'on devait s'adresser aux seules forces de l'État ou aux seules forces des compagnies.

Ainsi se trouvent combinées et dirigées vers un but commun l'action gouvernementale et l'action industrielle.

A l'Etat, l'exécution des travaux qui entraînent les plus grandes dépenses, qui présentent les chances les plus incertaines. A l'industrie privée, les frais qu'il est possible de calculer avec précision, et l'exploitation des chemins à des conditions favorables à l'intérêt public, et pouvant d'ailleurs être modifiées à des époques déterminées qui ne seront plus séparées par des intervalles séculaires.

Tel est le système nouveau qui a été consacré par la loi du 11 juin 1842.

Toutefois l'article 2 de cette loi, qui consacre la participation de l'État, des localités et de l'industrie privée pour la confection des grandes lignes de chemin de fer, a été rédigé de façon qu'il n'exclut pas absolument la possibilité pour le gouvernement d'admettre, par voie de concession, les compagnies qui se présenteraient pour exécuter une ligne tout entière ou une portion de ligne, à des conditions plus favorables pour l'État.

Plus tard, cette loi a été modifiée, en ce qui concerne la contribution qu'elle imposait aux localités traversées par les chemins de fer, par celle

du 19 juillet 1845, qui les a dispensées de cette obligation, en telle sorte que les dépenses de cette nature doivent être désormais supportées soit par l'Etat, soit par les compagnies concessionnaires.

Elle a été modifiée encore, dans une grande partie de ses dispositions, par les lois spéciales de concession qui, suivant les circonstances et en vertu du droit réservé par l'article 2, ont maintenu le système de participation respective dans les dépenses, ou ont laissé toutes ces dépenses à la charge exclusive des compagnies concessionnaires (1).

Cet ouvrage sera divisé en cinq chapitres :

Dans le premier, nous examinerons les rapports des compagnies avec les actionnaires;

Dans le second, les rapports des compagnies avec l'Etat;

Dans le troisième, ceux des compagnies avec le public;

Dans le quatrième, nous traiterons de la police des chemins de fer;

Et dans le cinquième, de la juridiction et de la compétence.

---

(1) C'est ainsi que l'Etat, qui a exécuté les travaux d'art du chemin de fer du Nord, a obligé la compagnie à lui rembourser les dépenses de toute nature qu'il avait faites ou qu'il devait faire pour ces travaux (*Voy.* cahier des charges A, annexé à la loi du 15 juillet 1845, art. 2), et qu'il a imposé à la compagnie de Tours à Nantes l'obligation de lui rembourser le prix des terrains et des bâtiments par lui acquis pour l'établissement du chemin. (*Voy.* cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, art. 7.)

ERRATA.

Page 15, ligne 25, au lieu de *on distingue*, lisez : *on distingua.*

Page 67, ligne 17, au lieu de *car*, lisez : *et.*

Page 68, depuis la page 69 jusqu'à la page 88, le titre courant doit être : *chapitre premier, rapports des compagnies avec les actionnaires*, au lieu de : *chapitre 2, Constitution définitive des compagnies.*

Page 69, ligne 27, au lieu de *soumis*, lisez : *soumise.*

Page 70, ligne 1re, au lieu de *ce chapitre*, lisez : *cet article.*

Page 87, ligne 27, au lieu de *conversions des promesses*, lisez : *conversion des promesses.*

Page 115, ligne 8, au lieu de *dividende*, lisez : *dividendes.*

Page 196, au lieu de n. 258, lisez : n. 358.

Page 198, ligne 25, au lieu de *qui restreignent*, lisez : *qui restreint.*

Page 206, ligne 31, au lieu de *commissionnaire directe*, lisez : *commissionnaire direct.*

Page 372, ligne 25, au lieu de *pénalité en matières de chemins de fer*, lisez : *pénalité en matière de chemins de fer.*

Idem, ligne 26, au lieu de *constatations*, lisez : *constatation*

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

CHAPITRE PREMIER.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC LES ACTIONNAIRES.

SECT. Ire. — *Constitution des compagnies.*

SECT. II. — *Droits et obligations résultant de la constitution des compagnies.*

ART. Ier. — Droits et obligations dérivant de la constitution provisoire des compagnies.

§ 1er. — Obligations relatives à la réalisation de l'opération.

§ 2. — Emploi des fonds versés par les actionnaires. — Restitution dans le cas où la société ne devient pas adjudicataire, et en cas de fusion.

§ 3. — Mode de remboursement et difficultés qu'il peut faire naître.

ART. II. — Droits et obligations dérivant de la constitution définitive des compagnies.

§ 1er. — Nomination et révocation des administrateurs ; leurs pouvoirs ; leurs obligations ; responsabilité à laquelle ils sont soumis.

§ 2. — Fonds social. — Conversion des promesses en actions.

§ 3. — Paiement, transmission et perte des actions. — Opposition et nantissement.

§ 4. — Paiement des intérêts avant et après la mise en exploitation ; amortissement ; réserve ; dividendes.

§ 5. — Assemblées générales. — Mode de convocation. — Pouvoir des assemblées. — Vote. — Liquidation.

CHAPITRE DEUXIÈME.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC L'ÉTAT.

SECT. Ire. — *Modes de concession des chemins de fer.*

SECT. II. — *Construction et établissement du chemin.*

ART. Ier. — Cas où la compagnie doit construire la voie tout entière.

ART. II. — Cas où elle n'est chargée que de la pose des rails et de la fourniture du matériel d'exploitation.

SECT. III. — *Exploitation.*

ART. Ier. — Droits et priviléges des compagnies.

ART. II. — Obligations des compagnies.

§ 1er. — Obligations imposées aux compagnies dans un intérêt général.

§ 2. — Obligations imposées aux compagnies dans l'intérêt de l'Etat.

CHAPITRE TROISIÈME.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC LE PUBLIC.

SECT. Ire. — *Régularité des transports.*

SECT. II. — *Perte et avarie des bagages et marchandises.*

ART. Ier — Cas de simple avarie.

ART. II. — Cas de perte.

ART. III. — Dispositions communes aux deux cas d'avarie et de perte.

§ 1er. — Responsabilité des compagnies agissant comme commissionnaires intermédiaires.

§ 2. — Circonstances extraordinaires qui font obstacle à la responsabilité des compagnies.

§ 3. — Prescription de l'action en responsabilité.

SECT. III. — *Remise des marchandises.—Refus de les recevoir.*

SECT. IV. — *Paiement du prix de transport, des frais de chargement et de déchargement, d'inscription, de magasinage, de factage et de camionnage.*

CHAPITRE QUATRIÈME.

DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

SECT. Ire. — *Des mesures relatives à la conservation des chemins de fer.*

SECT. II. — *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.*

ART. Ier. — Mesures à observer par les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation des chemins de fer.
ART. II. — Mesures à observer par les voyageurs et autres personnes étrangères au service du chemin de fer.
ART. III. — Pénalité en matière de chemins de fer. — Responsabilité civile. — Constatation et poursuite des contraventions.

CHAPITRE CINQUIÈME.

DE LA JURIDICTION ET DE LA COMPÉTENCE.

SECT. Ire. — *Contestations entre les compagnies et les actionnaires.*
SECT. II. — *Contestations entre les compagnies et l'Etat.*
SECT. III. — *Contestations entre les compagnies et le public.*
SECT. IV. — *Matières pénales.*
APPENDICE.
NOTES.

TRAITÉ THÉORIQUE ET PRATIQUE

DE LA

LÉGISLATION

ET

DE LA JURISPRUDENCE

DES CHEMINS DE FER.

CHAPITRE PREMIER.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC LES ACTIONNAIRES.

1. La constitution d'une entreprise de chemin de fer crée nécessairement des rapports entre l'être moral qu'on appelle société et les individualités qui le composent. Ces rapports donnent eux-même naissance à des droits et à des obligations pour la compagnie et pour les actionnaires. Nous devons donc d'abord tracer les règles relatives à la constitution des compagnies. Nous ferons connaître ensuite les droits et les obligations qui en résultent.

SECTION Ire.—Constitution des compagnies.

2. L'importance d'une entreprise de chemin de fer, qu'il s'agisse de la construction totale ou de la construction partielle de ce chemin, dans les termes de la loi du 11 juin 1842, demande une réunion de capitaux telle qu'il n'est au pouvoir d'aucun individu de s'en charger seul.

Ce n'est que par le concours plus ou moins actif des ressources éparses dans le pays et en les groupant dans un centre commun, par l'association, en un mot, qu'il est possible aux simples particuliers de mener à fin ces grands travaux que, sans la réunion de ces conditions, l'Etat serait seul assez puissant pour entreprendre.

3. La loi du 11 juin 1842 a compris l'utilité du concours de l'industrie pour l'exploitation des grandes lignes de fer; elle a fait un appel direct aux intérêts privés; elle les a invités à se réunir en société, et leur a promis une large part dans les produits de l'exploitation de ces nouvelles entreprises, lorsque, par leur cohésion, ils présenteraient un capital suffisant pour en supporter les charges.

Cet appel a été entendu; l'esprit d'association, si puissant en Angleterre, encore peu connu en France, s'y est peu à peu développé, et bientôt y a pris une extension tellement rapide, que déjà on a pensé à le restreindre ou à le réglementer.

Le but a-t-il été atteint? C'est ce que nous aurons à examiner, lorsque nous parlerons des prescriptions de la loi du 11 juillet 1845.

4. Les compagnies de chemin de fer ont subi, dans leur formation et dans les conditions de leur existence, des variations résultant des systèmes divers que la législation sur cette matière a successivement consacrés.

Avant la loi de 1842, toutes les concessions étaient directes; les compagnies se formaient presque sans publicité; on leur demandait beaucoup moins qu'on n'a exigé depuis. Ainsi l'administration supérieure se contentait souvent de la justification d'un fonds social à peu près égal à la moitié des dépenses présumées, et de la réalisation d'un dixième de ce fonds social, non-seulement pour faire les concessions, mais encore pour autoriser le commencement des travaux; c'est ce qui a eu lieu pour les chemins de Paris à Saint-Germain, de Cette à Montpellier, de Strasbourg à Bâle, de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche), de Bordeaux à la Teste, de Paris à Orléans, etc.; quelquefois même l'administration s'est bornée à demander la réalisation d'un cautionnement, comme, par exemple, pour le chemin de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne, et autres.

5. Plus tard, il n'en a plus été de même. Lorsqu'on a vu les capitalistes, si réservés d'abord, se précipiter avec ardeur vers l'industrie des chemins de fer, et plusieurs compagnies se présenter à la fois pour soumissionner une même ligne, on a cherché à utiliser cette nouvelle disposition des esprits, en introduisant dans la législation le système d'adjudication par voie de concurrence et de publicité. Ce premier pas vers le progrès a été suivi d'un second; les exigences

de l'administration ont augmenté, et les compagnies n'ont plus été admises à concourir qu'à la condition de justifier d'un capital suffisant pour couvrir toutes les charges de l'entreprise.

6. Nous ne nous occuperons, dans le cours de ce travail, que de ce qui concerne la création et la constitution de ces dernières compagnies, parce que la justification d'un capital intégral étant maintenant le droit commun, les compagnies créées et admises avec d'autres conditions, sont des exceptions régies chacune par la loi qui lui est propre.

7. Aucun texte écrit n'a réglé ou formulé le mode de création des compagnies. En l'absence de toute disposition législative, l'usage a servi de règle, et cet usage, approuvé de fait par l'administration, non critiqué par les tribunaux, a été adopté tacitement par tout le monde.

Voici comment on procède généralement :

8. Plusieurs individus se réunissent, et, soit avant, soit après avoir étudié l'opération qu'ils veulent entreprendre, forment entre eux une société dans le but de soumissionner la construction ou l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

Ils stipulent tant pour eux que pour tous ceux qui voudront concourir aux chances de l'entreprise.

Le capital social est fixé à l'avance ; il est divisé en actions ; le public est appelé à souscrire ces actions, et à former ainsi, par la réunion des souscriptions, ce même capital social.

Les fondateurs s'établissent presque toujours administrateurs provisoires de la société ; leur position

sociale, leur fortune particulière, leur réputation de probité et d'intelligence, sont le gage de la confiance qu'ils inspirent; et plus cette confiance est grande, plus les souscriptions sont rapidement remplies.

Chaque actionnaire, par le seul fait de sa souscription, est censé avoir pris connaissance de l'acte social et de toutes ses conditions, y adhérer complétement, et donner aux administrateurs provisoires des pouvoirs dont l'étendue peut aller même jusqu'à changer les dispositions de cet acte.

L'actionnaire fait sa demande d'actions; si elle lui est accordée, il souscrit l'engagement de les payer dans des termes fixés à l'avance, ou qui doivent l'être ultérieurement par le conseil d'administration; et, presque toujours, comme garantie de son engagement, il verse, soit à l'administration, soit à la caisse d'un banquier désigné, un à-compte plus ou moins fort sur le montant des actions souscrites.

En échange, il reçoit, ou une promesse des administrateurs de lui délivrer ces actions, ou une quittance de la somme qu'il a versée à compte; et cette quittance, quoique émanée du banquier seul, équivaut à la promesse de délivrance.

9. Après ces préliminaires indispensables, le conseil d'administration provisoire, comme mandataire des actionnaires, agit auprès de l'administration supérieure, soit pour obtenir la concession directe, soit pour être admis à concourir à l'adjudication publique du chemin de fer, en vue duquel la société a été formée.

Son principal moyen pour arriver au but consiste

dans la justification de la souscription de tout le capital nécessaire.

10. Dans cette position, il semble qu'il ne puisse se présenter que deux hypothèses ; car ou la demande réussit, ou bien elle échoue. Cependant on en a vu se produire une troisième, à laquelle, presque toujours, les actionnaires n'avaient pas pensé.

Lorsque la concession, d'après le vœu de la loi, devait être donnée par voie d'adjudication et devenir le prix d'une concurrence sérieuse entre plusieurs compagnies, il est arrivé souvent, surtout dans ces derniers temps, que ces compagnies se sont réunies entre elles pour n'en former qu'une seule : c'est là ce qu'on est convenu d'appeler une *fusion*.

Cette fusion ne se fait jamais avec une égalité parfaite de droits, c'est-à-dire que le partage des intérêts ou des parts dans l'entreprise n'a pas lieu également entre les compagnies fusionnées ; les unes ont un tiers, un quart, ou un cinquième, tandis que les autres reçoivent des parts de beaucoup inférieures : c'est là un premier inconvénient de ce mode de procéder ; il en entraîne un second qui n'est pas moindre.

Lorsqu'un accord commun a réuni ensemble les diverses administrations provisoires, celles-ci se fondent à leur tour, se décomposent, et choisissent, parmi leurs divers membres, une nouvelle administration, qui devient ainsi chargée des intérêts de tous ; de sorte que souvent les intérêts des actionnaires se trouvent, en définitive, remis aux mains de personnes qui peuvent être fort honorables et fort capables, sans doute, mais qui ne sont plus celles à qui, dans l'origine, les souscripteurs avaient accordé leur confiance.

La société nouvelle, formée par suite de la fusion ainsi opérée, se présente à l'adjudication ; et certaine de n'avoir plus de rivalité à craindre, elle obtient la concession à des conditions bien plus avantageuses que celles qui auraient été le résultat d'une libre concurrence.

11. Après la concession, vient l'ordonnance royale qui l'approuve ; puis, la nouvelle administration demande et obtient du gouvernement l'approbation de ses statuts, et c'est alors seulement que la société anonyme se trouve constituée.

SECTION II.—Droits et obligations résultant de la constitution des compagnies.

12. Nous avons indiqué dans la section précédente les phases diverses et successives qu'il est nécessaire de parcourir pour arriver à la constitution définitive d'une compagnie de chemin de fer, d'après la loi de 1842.

Dans ce trajet, on rencontre un certain nombre de questions délicates touchant les droits et obligations, soit des actionnaires, soit des administrateurs provisoires ou définitifs. Nous devons maintenant expliquer ces droits et ces obligations ; et, pour plus de clarté, nous diviserons la présente section en deux articles. Dans le premier, nous exposerons les droits et obligations qui dérivent de la constitution provisoire ; et dans le second, ceux auxquels donne lieu la constitution définitive des compagnies.

Art. 1er. — *Droits et obligations dérivant de la constitution provisoire des compagnies.*

13. Nous avons dit (n° 7) qu'aucune loi spéciale n'avait déterminé les obligations, soit des compagnies, soit des actionnaires, dans les sociétés provisoires qui se formaient en vue d'obtenir la concession d'une ligne de fer; dès lors, ces obligations doivent être régies par les principes généraux du droit. Il s'agit donc d'en rechercher et d'en fixer d'abord la nature, afin d'indiquer ensuite les règles qui leur sont applicables.

14. La création des associations provisoires a toujours pour base un acte par lequel les fondateurs s'associent entre eux pour demander la concession, ou pour soumissionner l'adjudication d'une ligne de fer; et comme ils ne pourraient atteindre le but qu'ils se proposent avec leurs seuls moyens personnels, ils demandent au public la force qui leur manque, stipulent pour les absents, se posent tout de suite comme les gérants de l'entreprise et comme les mandataires de tous ceux qui voudront y concourir.

15. Dans ce fait, on ne peut reconnaître une société en nom collectif, car elle n'a aucun des caractères indiqués aux art. 20, 21 et 22 du Code de commerce. En effet, il ne s'agit pas de faire le commerce d'une manière générale, indéfinie, mais d'entreprendre une opération spéciale, déterminée. Les noms des associés ne feront pas partie de la raison sociale; les associés ne ser t l solidaires des engagements de

la société; cette solidarité, comme toute espèce de garantie, est repoussée par eux formellement.

16. On ne peut y voir non plus les caractères d'une société en commandite, définie et caractérisée par les art. 23 et 24 du même Code; car, ainsi que nous venons de le dire, les administrateurs-gérants ne seront engagés que jusqu'à concurrence de leur mise de fonds; il n'y aura point d'associés responsables et solidaires, et la raison sociale ne portera le nom d'aucun d'eux.

17. Ce n'est pas enfin une société anonyme; elle est créée dans le but de le devenir, mais il lui manque l'autorisation royale, qui seule pourra lui donner l'existence, aux termes de l'art. 37 du Code précité.

18. Toutefois, et quoique ne rentrant dans l'objet ni dans le cercle légal d'aucune des trois sortes de sociétés que nous venons de spécifier, le fait ci-dessus signalé n'en produira pas moins ce résultat de réunir ensemble les intérêts d'un grand nombre de personnes, de les administrer dans un but déterminé, et de donner ouverture, par suite de cette administration, à un compte, à une liquidation : or toutes ces circonstances sont caractéristiques d'une association commerciale, laquelle, dès lors, ne peut être que la société en participation, définie par l'art. 47 du Code de commerce, et qui restera telle jusqu'à ce qu'une ordonnance royale l'ait convertie en une *société anonyme*.

En effet, elle réunit tous les caractères indiqués aux art. 48, 49 et 50 dudit Code; elle a pour objet,

non point le commerce en général, mais une opération spéciale, rigoureusement limitée aussi bien par sa nature que par les termes de la convention. Les proportions d'intérêt de chaque participant y sont déterminées par le nombre d'actions qu'il souscrit. Enfin, elle n'est assujettie à aucune des formalités prescrites pour les autres espèces de sociétés.

19. Ce sont donc les règles de l'association en participation qu'il faudra lui appliquer, ainsi qu'il a été décidé au surplus par jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 26 novembre 1845 (Voy. *Gazette des Tribunaux* du 27). Mais ces règles ne seront pas les seules applicables à cette matière. En effet, les fondateurs d'une entreprise de chemin de fer, outre leur qualité d'associés participants, ont encore celle de mandataires de leurs coassociés; ce mandat est une des conditions qui résultent de leur prise d'intérêt, et plus il est étendu, plus ceux qui l'ont demandé et obtenu doivent se montrer scrupuleux à le remplir.

Il y aura donc lieu d'appliquer aux fondateurs les règles générales du mandat, telles qu'elles sont établies aux articles 1984 à 2010 du Code civil.

Ainsi ces mandataires seront révocables (art. 2004); ils ne pourront rien faire au delà de ce qui sera spécifié dans leur mandat (art. 1989); ils seront tenus de l'accomplir, et seront passibles de dommages et intérêts en cas d'inexécution (art. 1991); ils répondront non-seulement du dol, mais encore des fautes commises dans leur gestion (art. 1992); ils seront tenus de rendre compte (art. 1993); ils ne pourront se substituer un tiers dans leur gestion, s'ils n'en

ont pas reçu l'autorisation, à moins de demeurer responsables de la personne qu'ils se seront substituée (art. 1994).

20. Telles sont les obligations générales que les principes du droit commun sur le mandat imposent aux administrations provisoires des compagnies de chemins de fer. Les obligations spéciales qui découlent indirectement des mêmes principes, se réfèrent aux objets suivants : 1° à la réalisation de l'opération formant l'objet de la société; 2° à l'emploi des fonds versés par les actionnaires ; 3° à la restitution de ces fonds, s'il y a lieu ; aux dépenses utiles et à la comptabilité. Chacun de ces points sera traité dans un paragraphe séparé.

§ Ier. — Obligations relatives à la réalisation de l'opération.

21. La mission des administrateurs provisoires consiste à mener à bonne fin l'affaire dont ils se sont chargés, en y apportant toute la prudence et toute la sollicitude dont ils sont capables.

Il ne s'agit pas uniquement pour eux d'obtenir à tout prix la concession, ils doivent ne l'accepter qu'à des conditions raisonnables, et veiller à ce que les intérêts qui leur sont confiés ne soient pas compromis ; il faut, en un mot, qu'ils apportent dans cette affaire autant de réserve que si elle leur était exclusivement personnelle.

22. De là pour eux la nécessité d'étudier avec soin tous les éléments de l'opération; d'en prévoir et apprécier exactement toutes les charges; d'en cal-

culer toutes les dépenses, en en exagérant plutôt qu'en en restreignant le chiffre.

23. De là aussi l'obligation plus difficile de se fixer à l'avance sur les produits de l'entreprise, et pour cela, de se livrer à des études approfondies de statistique. L'omission de ces études préalables pourrait être considérée comme une lourde faute, et entraîner, selon les circonstances, contre l'administration provisoire, la responsabilité prévue par l'art. 1992 du Code civil.

La bonne foi des administrateurs, en pareil cas, ne serait pas une excuse.

En matière de mandat, la responsabilité résulte non-seulement du dol, mais encore de la faute du mandataire ; la bonne foi exclut l'idée du dol, mais elle peut fort bien accompagner la faute, et ne met pas toujours à couvert de la responsabilité.

Si donc il était prouvé que des administrateurs provisoires, dans le but unique de devenir concessionnaires ou adjudicataires d'une ligne de fer, eussent négligé les moyens de connaître les résultats probables de la concession ; et si, par suite, ils avaient, par une soumission irréfléchie, engagé les actionnaires dans une affaire notoirement désastreuse, ils encourraient la responsabilité, soit de leur ambition, soit de leur incurie, soit de leur légèreté ; mais l'engagement qu'ils auraient pris envers l'Etat n'en demeurerait pas moins obligatoire pour les actionnaires ; ceux-ci devraient en supporter toutes les conséquences, parce qu'ils auraient à se reprocher d'avoir mal placé leur confiance.

24. Au surplus, quelques difficultés que présente

l'exécution des travaux préparatoires destinés à fixer le résultat probable d'une entreprise de chemin de fer, elles ne sont pourtant pas insurmontables. L'expérience a fait faire de grands progrès à la science. Si, pour les travaux d'art, on court encore la chance de graves erreurs, on est moins exposé lorsqu'il ne s'agit que d'une simple exploitation de la voie dans le système de la loi de 1842; dans ce cas, les dépenses de toute nature peuvent être fixées à l'avance d'une manière à peu près certaine. Quant aux revenus présumés, en suivant des statistiques élaborées avec soin, il est facile d'arriver à un résultat avantageux; car il est maintenant reconnu que le mouvement d'action imprimé par les voies nouvelles tend à augmenter journellement les transports de toute nature.

25. Lorsque, par des travaux préliminaires, l'administration est parvenue à se fixer sur le mérite de l'opération qu'elle veut entreprendre, elle doit employer tous ses soins pour la faire réussir et pour obtenir la concession à des conditions favorables. Si, à défaut de concession directe, il devient nécessaire d'aborder l'adjudication, la soumission des administrateurs devra être calculée de manière à garantir aux actionnaires le remboursement de leur capital et un intérêt en rapport avec les chances qu'ils auront courues. Alors, de deux choses l'une : ou les offres de la compagnie seront admises, ou elles ne le seront pas. Dans le premier cas, l'association deviendra adjudicataire; il faudra faire les démarches utiles pour la constituer en société anonyme. Dans le second, l'opération projetée ne pouvant plus avoir

lieu, l'association cessera d'exister : il faudra la liquider.

26. Mais, ainsi que nous l'avons dit précédemment (*V.* n° 10), il est rare maintenant que semblable affaire se termine d'une manière aussi naturelle; la fusion a changé la marche ordinaire des choses. Depuis 1844, époque à partir de laquelle le système de concession directe n'a plus été que rarement appliqué, il n'y a eu que des adjudications à peu près factices, en vue desquelles tous les prétendants se sont unis pour tuer la concurrence, sauf à se partager ensuite les avantages de l'opération en parts plus ou moins inégales.

Nous examinerons plus tard (V. *infrà*, n° 201) si la loi qui a prescrit l'adjudication avec publicité et concurrence n'a pas subi une rude atteinte par cette combinaison. Nous nous bornerons, quant à présent, à rechercher si les administrateurs provisoires des compagnies ont mandat suffisant pour les fusionner, et si les actionnaires qui n'ont pas été consultés à l'avance peuvent être tenus des engagements pris par eux dans ces sortes d'opérations.

27. Pour résoudre cette question, il faut se reporter à l'origine et au but des associations, et comparer ce but avec le résultat.

Chaque compagnie, au moment de sa formation, indique, dans ses statuts et dans des annonces rendues publiques, le but qu'elle se propose. Ce but, c'est d'obtenir la concession directe ou par voie d'adjudication, soit de la construction, soit seulement de l'exploitation d'une ligne de fer déterminée. L'administration provisoire fait connaître le capital néces-

saire pour arriver à ce résultat, et fait appel au public pour former ce capital dans un délai plus ou moins long.

Lorsque le capital demandé se trouve couvert par les souscriptions obtenues, les fondateurs de l'entreprise annoncent la clôture des listes, et par cela même déclarent aux actionnaires que l'association est en mesure d'aborder sérieusement, soit la demande en concession, soit l'adjudication.

Ainsi la position semble nette pour tout le monde : échec ou succès complet; telle devrait être l'alternative nécessaire, inévitable. En cas d'échec, il y aura lieu de restituer les capitaux versés à compte des actions. En cas de réussite, l'opération entière deviendra le patrimoine de l'association, qui en retirera les bénéfices et en supportera les charges dans la proportion de la mise de chacun des participants.

La fixation d'un capital égal aux dépenses présumées de l'entreprise est en rapport avec cette position et exclusive de l'idée qu'elle puisse être modifiée.

En effet, si d'avance on avait prévu que l'association future ne pourrait avoir qu'une fraction d'intérêt dans l'affaire, un cinquième ou un dixième, par exemple, les fondateurs n'auraient pas songé à constituer un capital plus élevé que celui qui est nécessaire pour couvrir cette fraction.

Les pouvoirs donnés aux administrateurs provisoires sont la conséquence de cet accord parfait entre le but et les moyens; quelque généraux qu'en soient les termes, il est notoire pour tous qu'ils ont une spécialité et une limite naturelle dont les admi-

nistrateurs ne peuvent sortir sans violer les règles du mandat.

C'est en conséquence de cette certitude que tant de marchés ont été faits sur les promesses d'actions, et ont été considérés comme parfaitement légaux jusqu'à la promulgation de la loi du 15 juillet 1845, qui les a défendus pour l'avenir.

Ces promesses changeaient chaque jour de propriétaires, tantôt avec bénéfice, tantôt avec perte, suivant que les conseils d'administration inspiraient plus ou moins de confiance.

Dans cette situation, celui qui avait souscrit des actions savait que l'opération qu'il avait faite pouvait échouer; mais il savait aussi qu'elle pouvait réussir; dans ce dernier cas, il comptait et devait compter sur la remise intégrale des actions par lui souscrites; il en était de même pour celui qui les achetait, et qui faisait alors un marché aléatoire dont il avait dû apprécier toutes les chances.

Par la fusion, au contraire, qu'arrive-t-il? au lieu d'une réussite complète ou d'un échec prévu, l'association produit un résultat qui n'est ni l'un ni l'autre, et qui participe cependant de tous les deux : elle n'a qu'un intérêt dans l'entreprise; son capital n'est employé que pour une fraction, et les actions souscrites sont, en majeure partie, annulées. Les mandataires que l'association avait agréés abdiquent presque tous leur mandat, et, pour régir ses intérêts, on lui donne d'autres mandataires qu'elle ne connaît point.

Pour changer ainsi la position des actionnaires, on ne les consulte point; ils se trouvent, sans le savoir,

et presque toujours contre leur gré, confondus dans un mélange d'intérêts qu'ils ne pouvaient prévoir, et diamétralement opposé au contrat qu'ils avaient souscrit.

Il n'est pas douteux pour nous que ceux d'entre ces actionnaires auxquels répugneraient de semblables opérations, n'eussent le droit de les repousser pour leur compte; ils ne pourraient y être rattachés que par un consentement équivalant à ratification, puisque le mandat qu'ils avaient donné est dépassé : à défaut de ratification, ils ne peuvent être tenus par aucun lien de droit. Nous pensons en outre que si, par suite de la fusion, ils ont éprouvé un préjudice, ils sont fondés à en demander la réparation.

Jusqu'à ce jour, il ne s'est élevé aucune contestation à ce sujet, et la raison en est simple; l'intérêt est ordinairement le mobile des actions humaines; or, toutes les fusions ont eu une issue favorable; les actions des compagnies fusionnées ont immédiatement obtenu une prime plus ou moins forte. Mais si le contraire fût arrivé, s'il arrivait à l'avenir, si les actions perdaient de leur valeur nominale, cette situation amènerait infailliblement de graves embarras et des difficultés sérieuses. Afin de les prévenir, autant que possible, nous engageons les actionnaires à ne pas souscrire à l'avenir dans les compagnies provisoires de chemins de fer, sans prendre une connaissance exacte des conditions du traité auquel ils adhèrent; à mesurer l'étendue des pouvoirs qui leur sont demandés, et à n'entrer dans une affaire qu'après avoir prévu toutes les conséquences de l'autorisation sollicitée par les fondateurs de compagnies.

§ II. — Emploi des fonds versés par les actionnaires. — Restitution dans le cas où la société ne devient pas adjudicaire, et en cas de fusion.

28. Les à-compte versés par les actionnaires, lors de la souscription, sont exigés dans un but utile. Une société ne peut se présenter au concours qu'en justifiant de son existence et de sa solvabilité. Les souscripteurs d'actions sont presque tous inconnus, et les renseignements que le conseil d'administration provisoire peut recueillir, à peu près illusoires. Le versement immédiat d'une partie du prix des actions garantit donc moralement et matériellement le fait d'une souscription sérieuse; ce versement est ordinairement du dixième, et souvent il s'élève jusqu'au cinquième du capital souscrit; il est effectué entre les mains de banquiers indiqués aux actionnaires par le conseil d'administration.

29. La gestion des capitaux recueillis rentre dans les attributions de ce conseil et dans les pouvoirs qui lui sont conférés.

Il convient d'examiner quelle responsabilité cette gestion fait peser sur les mandataires, et quelles obligations elle leur fait contracter.

30. La première de ces obligations est de veiller à la conservation de la chose; c'est dans ce cas surtout que les principes de responsabilité fixés par les art. 1992 et suiv. du Code civil doivent être rigoureusement appliqués.

Le choix du dépositaire doit être d'abord l'objet d'un soin scrupuleux; car, bien que les actionnaires soient, par le fait de leur versement, censés

l'avoir approuvé, il n'en est pas moins vrai que ce choix leur a été indiqué, nous pourrions même dire, imposé; en sorte que s'il avait été fait avec légèreté, une grande responsabilité pèserait sur les administrateurs; que si, au contraire, la personne choisie jouissait d'une réputation de probité et de solvabilité bien établie, nous pensons que, dans le cas de sinistre ultérieur, il n'y aurait aucun recours possible contre les membres du conseil d'administration, puisqu'aucune imprudence ne pourrait leur être reprochée.

31. Après l'encaissement des capitaux, il s'agit de les administrer et surtout de veiller à leur conservation; ici la tâche devient plus difficile : l'intérêt général exige que ces capitaux ne restent pas inactifs, et pour les rendre productifs, il faut nécessairement les dénaturer.

Mais les placements devront être faits avec prudence, et de manière à ne laisser aucune chance de perte probable : les bons du trésor, les avances sur dépôts de rente, la caisse des dépôts et consignations nous paraissent les moyens de placement les plus sûrs, ceux qu'il convient surtout de choisir. Nous ne prétendons pas que les administrateurs ne puissent recourir à d'autres, lorsqu'ils présentent les garanties exigées par la prudence et qu'ils sont avoués par l'opinion publique; mais nous pensons que tout placement hasardé, que toute opération aléatoire surtout, devrait donner ouverture à l'action en garantie.

32. Jusqu'à ce jour, nous nous plaisons à le reconnaître, les administrateurs provisoires des nom-

breuses compagnies qui se sont formées ont paru pénétrés de cette vérité, et ont apporté tant de soins dans la gestion des capitaux confiés à leur foi, qu'on n'a eu à déplorer aucune perte.

Cependant, pour une somme assez minime, la question de garantie a été soulevée; voici dans quelles circonstances :

Une compagnie, désignée sous le nom de compagnie Aymard, s'était constituée pour soumissionner la ligne de Strasbourg ; elle avait indiqué pour banquiers MM. Gentil et Fol.

Le conseil d'administration avait, par l'intermédiaire d'un agent de change, autorisé le placement d'une partie du capital versé chez ces banquiers en reports sur des actions de chemin de fer ; l'opération ne fut pas heureuse, l'agent de change tomba en faillite et resta débiteur envers la compagnie d'une somme de 200,000 fr.

Lorsque, après la fusion, il s'agit de rembourser les versements opérés par les actionnaires, on leur fit connaître cette perte, et on annonça la prétention de la leur faire supporter au moyen d'une retenue d'un franc vingt-cinq centimes par action.

Plusieurs actionnaires s'y refusèrent. Ils prétendirent que le placement en reports sur des titres d'une valeur aussi variable que celle des actions de chemins de fer était une imprudence blâmable; qu'il existait des moyens beaucoup plus sages de faire produire des intérêts aux capitaux ; qu'il valait, en tout cas, beaucoup mieux les laisser, à un intérêt très minime, chez le banquier qui les avait reçus, que de les

jeter ainsi dans des opérations hasardeuses, et que c'était au conseil d'administration à supporter seul les conséquences de la faute qu'il avait commise.

Un procès s'engagea en conséquence devant le tribunal de commerce de la Seine, qui renvoya les parties devant arbitres. Nous n'avons pu savoir dans quel sens la décision avait été rendue.

33. Lorsqu'il y a lieu de liquider une association avortée par le défaut total de réussite, la chose est simple et facile, puisqu'il ne s'agit que de rendre les capitaux déposés.

34. Lorsque la liquidation a lieu par suite de fusion, l'opération est un peu plus compliquée. Il faut alors faire la répartition des actions attribuées à chaque association particulière, et rendre aux actionnaires la portion des sommes par eux versées qui ne se trouve pas absorbée par les à-compte exigés sur les actions.

35. Plusieurs questions communes à l'une et à l'autre hypothèse peuvent se présenter et demandent examen.

La première est relative au compte d'intérêts que les capitaux ont produits ; la seconde, aux frais qui ont été occasionnés par la formation et par l'administration provisoire de la compagnie. Examinons successivement chacune de ces questions.

36. Les intérêts appartiennent évidemment aux actionnaires, puisque ces intérêts sont le produit des fonds par eux versés. Les administrateurs doivent leur en tenir compte, non au taux qu'ils croient devoir fixer ou qu'ils auraient fixé à l'avance, mais au taux des placements qu'ils en ont faits ; car la qualité de

mandataires les oblige à porter en recettes toutes les sommes qu'ils ont reçues. La condition écrite dans le pacte social, par laquelle ils auraient à l'avance indiqué le *quantum* d'intérêt que les actionnaires devraient recevoir de leurs versements, ne leur donnerait pas droit de retenir l'excédant et de se l'appliquer. De même, si le chiffre par eux annoncé n'avait pas été atteint, ils ne seraient pas obligés de le parfaire, pourvu qu'ils justifiassent des causes qui auraient amené cette diminution ; en un mot, ils ne doivent que ce qu'ils ont reçu, ni plus ni moins, sauf le cas de négligences préjudiciables, qui seraient assez graves pour pouvoir être considérées comme des fautes. Cette solution ne nous paraît pas susceptible de doute; elle a pour appui non-seulement les principes généraux du mandat exprimés notamment dans l'art. 1993 du Code civil, mais encore ceux qui régissent les sociétés anonymes. (Cod. comm., art. 31 et 32.)

37. Les dépenses faites par les fondateurs de l'association, soit avant, soit après avoir reçu des souscriptions, doivent-elles, en cas d'échec total, rester à la charge de l'association ?

La solution de cette question est controversée ; la négative a été soutenue par M. l'avocat général Delangle, dans son *Traité des sociétés de commerce*, n° 484.

Selon cet honorable magistrat, la société anonyme n'existant, aux termes de l'art. 37 du Code de commerce, que du jour de l'autorisation royale, son capital ne peut être diminué par des dépenses antérieures à sa constitution. « Quel inconvénient, quel danger, dit-il, n'y aurait-il pas pour les tiers, si, au mo-

ment même où la promulgation des statuts leur apprend l'existence et les ressources de la société, le capital qui sert de base à son crédit se trouvait absorbé en partie par des opérations commencées ou consommées avant l'autorisation ! »

L'auteur cité va plus loin ; il prétend, n° 486, que les administrateurs ne pourraient pas davantage allouer de salaires aux agents qui se seraient occupés de travaux préliminaires à la formation de la société ; ces salaires n'étant pas une dette de la société, c'est aux fondateurs et à ceux d'entre les associés qui ont employé ces agents à les rémunérer.

Toutefois il reconnaît que s'il s'agissait de dépenses qui, bien qu'antérieures à l'autorisation, auraient eu pour objet d'assurer la mise en œuvre de la société, une exception pourrait être admise, mais seulement par la société réunie en assemblée générale, une simple délibération du conseil d'administration ne pouvant, en pareil cas, engager la société.

38. Quelque généraux que soient les termes dans lesquels est formulée cette opinion, nous ne pensons pas qu'elle puisse être suivie, lorsqu'il s'agit d'une compagnie créée pour obtenir la concession d'une ligne de fer.

En effet, nous avons dit précédemment (V. n° 18) que l'association formée dans ce but, tant qu'elle n'était pas devenue société anonyme, devait être considérée comme une société en participation, dont les administrateurs provisoires étaient les représentants.

La nécessité des travaux préparatoires qu'impose cette importante opération n'est ignorée de per-

sonne. Or les administrateurs ne peuvent les faire tous par eux-mêmes; ils sont forcément obligés de recourir aux lumières de gens spéciaux. En ordonnant et en payant les dépenses considérables qu'exigent ces travaux, les administrateurs font donc une chose qui a été prévue par les actionnaires, et restent dans les termes de leur mandat. D'ailleurs, ces dépenses rentrent dans l'exception admise par M. Delangle, car elles ont bien pour objet d'assurer la mise en œuvre de la société, et d'amener la réussite de l'opération pour laquelle elle s'est formée : il est juste, dès lors, qu'elles soient supportées par tous les intéressés.

Au surplus, les fondateurs des compagnies ont, en général, le soin de préjuger la question, en stipulant, dans les actes de fondation, l'engagement pour les actionnaires de concourir au paiement des dépenses dans la proportion de leur intérêt; et ceux-ci adhérant par le fait de leur souscription à cette obligation, ne peuvent, plus tard, la décliner.

En résumé, nous estimons que, dans tous les cas où il y a eu échec total de l'entreprise, les frais qui ont été utilement faits pour amener un résultat avantageux doivent être à la charge de la masse des actionnaires.

39. Mais doit-il en être de même en cas de fusion?

Nous ne le pensons pas : selon nous, c'est la compagnie nouvelle, produit de la fusion, qui doit supporter tous les frais faits par chacune des compagnies fusionnées.

C'est, en effet, cette compagnie, formée des débris

de toutes les autres, qui recueillera seule les avantages que chacune d'elles avait en perspective, ainsi que le résultat des travaux et des démarches préliminaires qu'elle avait faits. Si la distribution d'intérêts se faisait également entre les compagnies fusionnées, il importerait peu que chacune d'elles payât séparément ses dépenses personnelles, ou que ces dépenses fussent payées en masse par la société nouvelle, parce que le chiffre de ces dépenses est à peu près le même pour chacune des compagnies.

Mais quand les parts d'intérêt dans la nouvelle société sont inégales, il est juste que chacune ne concoure aux frais généraux que dans la proportion de son intérêt.

En vain, pour exonérer la compagnie nouvelle de ces frais, dirait-on que si elle est composée d'éléments ayant appartenu aux compagnies anciennes, néanmoins elle n'a rien de commun avec elles, en tant que compagnie; quelle n'a pas été créée par une véritable réunion de ces compagnies, mais par un accord avec leurs représentants; que c'est avec ces représentants personnellement qu'elle a traité, puisque c'est à eux que toutes les actions ont été exclusivement attribuées, dans des proportions plus ou moins fortes.

Ce ne serait là qu'un mauvais argument. En effet, les représentants de chaque compagnie fusionnée n'ont pu s'engager, pour leur propre compte, pour les parts d'actions qui leur ont été attribuées, car ils ne tiennent leurs pouvoirs et leur crédit que de leurs actionnaires, des engagements pris et des capitaux versés par eux. D'un autre côté, l'administration supérieure n'a admis la société fusionnée

qu'après avoir vérifié sa solvabilité, et cette vérification s'est faite sur la représentation des listes de souscriptions des compagnies primitives ; enfin, l'attribution d'actions aux représentants de chaque compagnie n'a été faite qu'à la charge par eux de les distribuer à leurs actionnaires : le fait, l'intention, la publicité, dominent ici la forme ; des noms propres ont été substitués à ceux des associations, mais ces associations seules ont formé la société nouvelle.

Nous le répétons donc, c'est à celle-ci de payer toutes les dépenses utiles faites par celles qui lui ont fourni les éléments de sa formation.

40. La solution contraire produirait un résultat frappant d'injustice. En effet, supposons une fusion opérée entre cinq compagnies, ayant chacune 20,000 fr. de frais de constitution et d'administration provisoire, au total 100,000 fr. ; et que, dans cette fusion, les parts d'intérêts soient distribuées de manière que la première compagnie ait huit vingtièmes; la seconde, six; la troisième, trois; la quatrième, deux, et la cinquième, un.

En partageant la masse des frais, la première devrait payer 40,000 fr.; la deuxième, 30,000; la troisième, 15,000; la quatrième, 10,000, et la dernière, 5,000.

Si, au contraire, on ne partageait pas ces frais, chacune paierait 20,000 fr., c'est-à-dire que la dernière paierait 15,000 fr. de plus qu'elle ne devrait payer, et la première 20,000 fr. de moins.

La compagnie la [illegible] orisée dans la répartition

d'intérêt serait, pour les charges, assimilée à celle qui l'aurait été le moins.

Et lorsqu'ensuite viendrait la répartition entre les actionnaires de cette dernière catégorie, ceux qui n'auraient pas souscrit au moins vingt actions ne pourraient rien recevoir dans cette répartition, et cependant ils seraient tenus de contribuer au paiement des frais.

Ce serait injuste; mais l'injustice cesse, si on reconnaît, ce qui est vrai, que la société nouvelle n'est autre chose que le produit de la réunion des premières, et si l'on déclare qu'elle doit prendre à sa charge tous les frais faits par celles-ci.

41. Il nous reste à indiquer de quelle manière seront réglés ces frais, dans les cas prévus aux numéros 37 et 39 qui précèdent.

Dans presque tous les actes de société, le soin de ce règlement a été laissé aux conseils d'administration provisoire; cette faculté, s'ils en usaient rigoureusement, les placerait, il faut en convenir, dans une position assez commode; ils auraient un pouvoir absolu et sans contrôle; ils ordonneraient les dépenses, et les approuveraient; ils seraient, en un mot, les juges souverains de leurs actions.

Ainsi disparaîtrait l'obligation, imposée à tout mandataire par l'art. 1993 du Code civil, de rendre compte de sa gestion et de tout ce qu'il a reçu pour le mandant; ainsi des administrateurs provisoires auraient des droits et des pouvoirs qui ont été constamment refusés aux administrateurs définitifs par les statuts des sociétés anonymes. Une telle stipulation insérée dans les actes constitutifs des compagnies

de chemins de fer ne peut être considérée que comme comminatoire, et ne devrait pas être sanctionnée par la justice; c'est ce qui a été décidé par arrêt de la Cour de cassation du 1er avril 1834. (*V.* J. P., 3e édit.)

C'est donc aux actionnaires seuls qu'il appartient, en leur qualité de mandants, d'apprécier et de régler les dépenses faites avant la constitution de la société. Ils ont le droit de demander qu'une assemblée soit convoquée à cet effet, et de se refuser au paiement jusqu'à ce qu'elle ait prononcé; chaque actionnaire a même séparément le droit de demander communication du règlement provisoire fait par le conseil d'administration, et ce règlement ne devient définitif que par l'approbation de la majorité des actionnaires.

§ III. — Mode de remboursement et difficultés qu'il peut faire naître.

42. Il y a lieu au remboursement des sommes versées par les actionnaires dans deux circonstances : en cas d'insuccès total de l'opération, et en cas de fusion.

Dans le premier cas, le remboursement s'effectue en argent; dans le second, en argent et en actions.

43. Il est des difficultés communes à l'une et à l'autre hypothèse : elles sont relatives 1° à la retenue d'une somme quelconque pour le paiement des frais; 2° au mode de remboursement des sommes versées par les souscripteurs.

44. En traitant spécialement la question relative au premier de ces deux points, nous avons dit qu'en

cas de fusion ces frais devaient être à la charge de la compagnie fusionnaire, et en cas d'échec total, à la charge des actionnaires qui avaient seuls le droit d'en fixer le montant.

45. Pour bien comprendre les questions que peuvent soulever les demandes en remboursement, il est nécessaire de remonter à l'origine des souscriptions, et de faire connaître les diverses natures de promesses d'actions ainsi que la manière dont elles ont pu être négociées jusqu'à la promulgation de la loi du 11 juillet 1845.

46. Presque toutes les compagnies créées pour soumissionner l'exploitation des chemins de fer dans le système de la loi de 1842, et même pour obtenir des concessions à la charge de faire les terrassements et travaux d'art, se sont formées au moyen de capitaux français et de capitaux anglais en quantité à peu près égale; par suite, lesconseils d'administration ont admis, dans leur composition, des représentants naturels de ces deux intérêts.

Les souscriptions ouvertes dans les deux pays n'ont pu l'être qu'en suivant la forme et les usages de chacun d'eux.

47. En France, chaque souscription était nominative, et le titre provisoire qui constatait la promesse de fournir les actions était pareillement nominatif; presque toujours ce titre n'était autre chose que le récépissé du premier versement.

Il n'était ni à ordre, ni au porteur; par conséquent il ne pouvait être négocié légalement que par une cession régulière, conformément aux dispositions du Code civil.

Ces promesses constituaient, au profit du souscripteur, un actif certain consistant dans le montant du premier versement, et même un actif incertain résultant de la chance aléatoire qu'il avait courue; elles pouvaient donc devenir le gage de ses créanciers, et, comme toute autre valeur, être frappées d'oppositions ou de saisies-arrêts.

48. En Angleterre, au contraire, si, de fait, les souscriptions étaient nominatives, ce n'était que par rapport au souscripteur et à la compagnie, et par suite de la mention portée au registre de souscriptions.

En effet, les récépissés de versement, formant les promesses d'actions ne portaient pas l'indication des noms des souscripteurs. Ils ne se distinguaient que par un numéro d'ordre, et se négociaient de la main à la main, comme valeurs au porteur.

Ces récépissés, d'une nature si différente, étaient soumis à des chances communes, celles de perte et de vol. Dans l'un et l'autre cas, ils pouvaient se retrouver en mains tierces, ou disparaître complétement.

Ces deux espèces de promesses ont été, en France et en Angleterre, l'objet de négociations multipliées, dont le chiffre, même approximatif, ne pourrait être indiqué. Comme les valeurs négociables, elles étaient cotées aux diverses bourses de commerce, et, soit de la main à la main, soit par intermédiaires, elles se vendaient et se revendaient chaque jour, tantôt avec des primes plus ou moins fortes, tantôt avec perte sur le capital primitif.

Pour les promesses françaises, cette négociation

s'effectuait par la remise du titre entre les mains de l'acheteur, remise que le souscripteur constatait, soit par sa simple signature qu'il apposait au dos, soit en la faisant précéder des mots : *Bon pour cession et transport,* laissant ainsi aux intéressés le soin de libeller l'acte de cession.

Les promesses anglaises se négociaient, ainsi que nous l'avons dit, par la simple remise du titre; le propriétaire primitif demeurait inconnu.

C'est ainsi que ces opérations se sont faites constamment jusqu'à la promulgation de la loi du 1er juillet 1845.

49. Cette loi, qui était spéciale pour la concession de la ligne du Nord, défendit, par son article 5, la négociation et la vente des promesses d'actions de toutes les compagnies, non-seulement jusqu'à l'adjudication, mais encore jusqu'à l'approbation de cette adjudication par ordonnance royale, et prononça la nullité de toutes les transactions de cette nature qui auraient lieu à l'avenir.

Mais elle ne fut pas, elle ne pouvait pas être observée strictement; trop d'intérêts se seraient trouvés froissés par son exécution rigoureuse.

Il faut remarquer d'ailleurs que cette loi, qui avait été rendue dans le but louable de réprimer l'agiotage et de prévenir une crise commerciale, pouvait, par une trop grande sévérité, conduire à un résultat tout opposé.

En effet, d'immenses capitaux étaient engagés dans les promesses d'actions; ils se composaient de versements faits entre les mains des compagnies et de leurs banquiers; le commerce, ainsi que toutes

les positions sociales sans exception, avait fourni son contingent.

La facilité qui avait existé jusqu'alors pour les négociations donnait à chacun la certitude de réaliser au besoin le capital engagé ; or, la loi frappant d'interdit cette réalisation, laissait ce capital inerte et impuissant, de sorte que tel qui avait compté sur cette ressource pour faire honneur à ses engagements à terme, ne pouvant plus s'en servir, se voyait, quoiqu'avec des moyens suffisants, exposé à des poursuites et même à des chances de faillite.

Il lui restait bien le moyen d'une cession régulière ; mais ce moyen était à peu près inefficace, car, pour vendre il faut trouver acheteur ; or, l'exclusion de la bourse, le défaut d'intermédiaires, les frais d'une cession, les lenteurs qu'elle nécessite, le mettait presque dans l'impossibilité d'en rencontrer, et comme la nécessité était pressante, on a violé la loi, et la vente des promesses s'est faite comme par le passé, avec moins d'activité peut-être, mais aussi avec beaucoup plus d'aliments pour la fraude.

50. D'après l'exposé qui précède, on voit que, lors de la liquidation des compagnies provisoires, les réclamants étaient composés ou se composeront, 1° de souscripteurs français qui n'auront pas aliéné ; 2° de porteurs de titres aliénés avant la loi de juillet 1845, et revêtus, soit de la simple signature du premier souscripteur, soit, en outre, de la mention : *bon pour cession ;* 3° de porteurs de ces titres aliénés depuis la loi ; 4° de porteurs de titres anglais.

Quelle marche devront suivre les conseils d'admi-

nistration provisoire à l'égard des propriétaires de chacune de ces catégories ?

51. En ce qui concerne les souscripteurs français qui n'auront pas aliéné, point de difficulté ; ils devront obtenir leur remboursement sur leur simple quittance.

52. Pour les porteurs de titres français aliénés, s'ils prouvent qu'ils les ont acquis avant la loi de 1845, ils devront être reconnus comme propriétaires et valablement subrogés aux droits du titulaire ; s'ils ne peuvent faire cette preuve, ils se trouveront placés dans la même catégorie que ceux qui ont acheté depuis la promulgation de la loi.

53. Quant à ces derniers, l'administration ne pourra reconnaître leur droit de propriété, puisque cette loi le leur dénie formellement ; elle s'exposerait à la réclamation des vendeurs de mauvaise foi, qui voudraient contester ce droit ; dans ce cas, l'administration devra exiger du porteur la représentation du pouvoir du souscripteur primitif et ne se dessaisir que sur une quittance délivrée en vertu de ce pouvoir.

Cette exigence causera sans doute aux intéressés de graves embarras ; il leur sera souvent difficile de retrouver ce premier souscripteur, qui leur est presque toujours inconnu, et qui d'ailleurs, depuis son dessaisissement, aura peut-être changé de domicile, se sera expatrié, ou même sera décédé ; mais ils ne pourront se plaindre d'une position qu'ils se seront faite eux-mêmes.

54. Lorsqu'il y aura impossibilité de retrouver le souscripteur primitif, le remboursement ne devra

pas moins avoir lieu ; autrement que deviendrait le capital versé ?

Mais il faut trouver un moyen dont l'effet soit tel que les administrateurs ne puissent pas être recherchés au sujet du remboursement qu'ils auront opéré, ou qui du moins leur permette de repousser victorieusement les actions en recours qui seraient exercées contre eux. Or nous n'en voyons pas de plus sûr que celui résultant d'une grande publicité.

Les administrateurs, ou le porteur de promesses, feront connaître par la voie des journaux, dans la forme voulue par la loi du 21 mars 1833, la demande de remboursement, avec déclaration que si, dans un délai qui sera indiqué, il n'y a pas d'opposition, ce remboursement sera fait au réclamant.

Le délai expiré sans réclamation, nous pensons que l'administration pourra rembourser sans crainte.

En effet, le porteur a en sa faveur, dans la possession du titre, dans la signature du premier propriétaire, destinée à en constater la cession, une forte présomption de propriété. Cette présomption devra être considérée comme équivalant à la réalité même, si aucune réclamation n'a surgi dans le délai fixé par l'avis publié par les administrateurs, et constatant leur volonté d'opérer la liquidation et le remboursement.

Une autre considération viendra ajouter un motif nouveau de sécurité pour les administrateurs qui auront fait le remboursement : c'est que la loi de 1845, quoiqu'elle ait prononcé la nullité des ventes des promesses d'actions, n'a pas voulu, pour cela, déroger aux principes du droit et de l'équité ; d'où il

suit que le vendeur qui voudra faire annuler le marché illégalement contracté, devra restituer à l'acheteur le prix qu'il aura reçu pour cette vente. Or l'administration, en faisant à l'acheteur le remboursement, se trouvera naturellement subrogée à ses droits pour exiger cette restitution; elle pourra même faire établir spécialement cette condition de subrogation; et comme au moment du remboursement les promesses ne présenteront pas de prime, sauf le cas de fusion, ou qu'elles n'en auront qu'une extrêmement minime, eu égard au résultat de la répartition, elle se trouvera presque toujours couverte au moyen de la compensation.

55. Ces diverses précautions ne pourront pas être exigées pour les souscriptions anglaises.

En effet, nous avons dit comment et à quelles conditions ces souscriptions avaient été faites, qu'elles ne portaient pas le nom du souscripteur, et qu'elles se négociaient légalement et régulièrement en Angleterre comme titres au porteur.

Elles ont conservé ce caractère, inhérent à leur création, en France aussi bien que dans tout autre pays.

Les administrations provisoires l'ont parfaitement reconnu et avoué.

Si les capitaux versés par les actionnaires anglais étaient restés dans les mains des banquiers anglais qui les avaient reçus, nul doute que ceux-ci les eussent rendus aux porteurs des titres sur leur simple représentation.

Or les engagements pris par les compagnies ne peuvent pas être scindés. Ce qui a été promis aux actionnaires en Angleterre doit être exécuté tout aussi

bien en France que dans le premier de ces deux pays.

Que si, pour les nécessités de l'opération, les sommes versées en Angleterre, ont été apportées en France, en totalité ou en partie, le mode de restitution convenu n'en doit pas moins être suivi, tout comme si elles n'avaient pas été déplacées.

Les sommes versées sur les promesses anglaises devront donc être remboursées aux porteurs des titres, sans qu'on puisse exiger d'eux d'autre justification de propriété que celle résultant de la présence de ces titres en leurs mains.

56. A l'égard de celles de ces promesses qui auraient été perdues, des formalités spéciales devront être remplies avant que le remboursement puisse en être opéré ou exigé; nous aurons occasion de les indiquer lorsque nous parlerons de la société anonyme régulièrement constituée. V. *infra*, n° 135 et suiv.

57. Toutes les questions que nous venons de traiter se rapportent au remboursement intégral en argent ainsi qu'au remboursement qui, en cas de fusion, a lieu, soit en argent, soit en actions. Nous allons maintenant examiner une question plus délicate, c'est celle que peut soulever la répartition des actions entre les actionnaires des diverses compagnies fusionnées.

58. Nous avons déjà expliqué ce qu'on devait entendre par une fusion; nous avons dit que c'était la réunion de diverses compagnies créées pour soumissionner la même ligne et en obtenir la concession, réunion de laquelle surgissait une autre société qui attribuait aux diverses compagnies fusionnées des parts d'intérêts plus ou moins fortes.

On s'est bien souvent demandé pourquoi ce partage d'intérêts se faisait dans des proportions inégales, et quel motif secret pouvait autoriser l'envahissement de certaines compagnies au préjudice des autres; comment avec des droits égaux, il y avait des résultats si différents.

Les débats qui ont suivi quelques-unes de ces opérations, sont venus éclaircir cette question.

Au nombre des compagnies fusionnées, les unes avaient effectivement réuni leur capital intégral; d'autres ne l'avaient réalisé qu'en partie; de là la différence dans les parts d'intérêts. Ces parts étaient en harmonie avec le degré de puissance pécuniaire de chaque compagnie; nous disons *la puissance pécuniaire*, et cela demande explication.

Toutes les compagnies avaient reçu des demandes d'actions en nombre plus que suffisant pour compléter leur capital social; presque toutes avaient même été obligées de réduire le nombre de ces demandes.

Mais les versements qui étaient exigés des souscripteurs à compte sur les actions promises, et qui devaient assurer la sincérité de ces souscriptions s'étaient plus ou moins bien effectués, de sorte que les compagnies qui ne voulaient considérer les souscriptions comme parfaites que par les versements effectués, se sont trouvées, plusieurs de ces versements n'ayant point eu lieu, n'avoir qu'une fraction plus ou moins forte de leur capital, et par conséquent impuissantes à se présenter seules pour faire l'opération.

La fusion ayant pour résultat d'éloigner la concurrence et d'obtenir de l'Etat des conditions meil-

leures, ils s'ensuivait nécessairement que les actions prenaient de suite une grande faveur, et qu'elles obtenaient des primes élevées, qui devaient devenir encore plus fortes lorsque la négociation de ces actions serait permise.

Le conseil d'administration de chaque compagnie fusionnée contractait, dès lors, l'obligation de faire, d'une manière égale entre les actionnaires véritables, la répartition des actions qui lui étaient accordées. Et comme on ne considérait comme tels que ceux qui avaient fait, dans les délais fixés, les versements exigés, ceux-là seuls, mais tous ceux-là avaient droit à une répartition proportionnelle des actions.

59. Ainsi supposons une compagnie créée au capital de quarante millions, représenté par quatre-vingt mille actions de cinq cents francs, et à laquelle il aurait été attribué un vingtième, ou cinq pour cent d'intérêt dans la fusion.

Si les quatre-vingt mille actions ont été réellement souscrites, et si les premiers versements ont eu lieu sur la totalité, chaque actionnaire ne pourra demander plus de cinq pour cent du nombre des actions qu'il aura prises.

Mais si la moitié seulement des versements a été effectuée, comme il ne restera plus en réalité que la moitié des actions, ce sera sur cette moitié que la part d'intérêt devra être répartie, et alors au lieu de cinq pour cent, il en faudra attribuer dix à chaque actionnaire.

En opérant autrement, en faisant l'alivrement sur la masse nominative des actions et non sur la masse réelle, les actionnaires se trouveraient gravement

lésés dans leurs intérêts, car la moitié des actions qui leur reviendrait de droit, resterait aux conseils d'administration, qui seuls profiteraient de l'avantage des primes.

Si, au lieu d'être primées, les actions au contraire perdaient sur leur capital nominal, en opérant en sens inverse, ces conseils pourraient laisser aux actionnaires toutes les chances de perte.

60. Il faut donc établir en principe :

1° Qu'à moins de convention contraire, il n'y a d'actionnaire véritable que celui qui a assuré sa souscription par le versement des à-compte demandés ;

2° Que toute répartition de parts d'intérêts ou d'actions, doit être faite entre tous les actionnaires véritables, au prorata de leurs droits;

3° Enfin que ceux-ci peuvent demander à leurs mandataires la représentation des listes de souscription et des registres, pour connaître leur position et vérifier la régularité de la répartition.

Le premier de ces principes a été sanctionné par arrêt de la Cour royale de Paris en date du 12 octobre 1845, confirmatif d'un jugement du tribunal de commerce de la Seine (V. *infrà* n° 64); les deux autres étant d'équité, ne nous semblent pas contestables; ils sont d'ailleurs une suite des obligations qui résultent du mandat.

Jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu, quant à ces deux derniers points, de décision judiciaire ; mais la question, portée devant le tribunal de commerce de la Seine par M. Corréard contre la compagnie Aymard, créée pour la ligne de Strasbourg, a été renvoyée devant arbitres.

61. Il est arrivé que des administrateurs provisoires, quoique soumissionnaires d'actions, en plus ou moins grande quantité, s'étaient dispensés de faire les versements des à-compte, violant ainsi la loi qu'ils avaient imposée à tous.

Cette position irrégulière peut donner lieu à trois questions :

La première est de savoir si ces administrateurs peuvent, néanmoins, avoir droit à la répartition des actions de fusion;

La seconde, s'ils peuvent repousser de la répartition les souscripteurs qui, comme eux, n'ont pas fait de versements;

Enfin, la troisième, si les actionnaires réguliers peuvent exiger l'élimination des uns et des autres.

62. Après avoir établi en principe qu'il n'y avait d'actionnaires réels que ceux qui avaient opéré les versements exigés, nous nous demandons comment les administrateurs provisoires pourraient être placés hors de la loi commune; serait-ce parce qu'ils sont administrateurs? Mais cette qualité ne suppose pas nécessairement celle d'actionnaire; on peut être administrateur provisoire ou mandataire sans avoir souscrit d'actions; serait-ce parce que leur position doit inspirer une grande confiance dans leur solvabilité? Mais cette confiance pourrait être réclamée par beaucoup d'autres auxquels on l'a refusée; nous ferons d'ailleurs remarquer que les versements sont chose avantageuse pour la masse entière, puisqu'ils doivent produire intérêt au profit de tous; il ne peut y avoir deux poids ni deux mesures; la loi doit être égale pour tous, et ceux qui l'ont proposée,

qui l'ont acceptée et fait accepter, qui sont chargés d'en surveiller l'exécution, ceux-là doivent être les premiers à y obéir; si donc les administrateurs n'ont pas fait leurs versements en temps utile, ils ne seront pas actionnaires.

63. Toutefois, comme mandataires, ils auront le droit et le devoir de contester les demandes que les souscripteurs qui se trouveraient dans une situation analogue à la leur pourraient former pour être admis à la répartition; en agissant autrement, ils violeraient leur mandat et causeraient aux actionnaires un préjudice qui pourrait donner lieu à dommages-intérêts.

64. Ils seraient d'autant plus répréhensibles, que, dans l'état actuel de la jurisprudence, la résistance qu'ils opposeraient aux actionnaires non libérés serait certainement accueillie. Qu'on nous permette de citer, à cet égard, un procès qui a eu un assez grand retentissement.

Une société, qui avait pris dans le public le nom de Pépin-Lehalleur, du nom de l'un de ses fondateurs, avait été créée dans le but de soumissionner le chemin de fer du Nord.

Les actionnaires s'étaient présentés en foule, et presque toutes les demandes de soucription avaient été réduites, comme dépassant les besoins du capital social.

Les souscripteurs, en recevant leurs lettres d'admission, avaient été prévenus qu'ils auraient à effectuer de suite un premier versement de cent francs par action. Ce versement se fit difficilement; beaucoup de souscripteurs s'en dispensèrent.

La compagnie Pépin-Lehalleur entra dans la fusion des diverses compagnies en concurrence, et obtint une part d'intérêt dans l'adjudication.

Aussitôt que cette adjudication fut connue, les actions de la compagnie fusionnée obtinrent sur la place des primes considérables.

Alors ceux des souscripteurs qui étaient en retard de faire les versements, se présentèrent avec leur argent qui fut refusé.

Ils formèrent contre M. Pépin-Lehalleur et ses collègues une demande devant le tribunal de commerce de la Seine, afin d'être admis à la répartition des actions que ceux-ci avaient reçues au profit de leurs actionnaires pour leurs parts d'intérêt dans la fusion.

Refus de la part des administrateurs, fondé sur ce que, les versements n'ayant pas été faits dans les délais fixés, les réclamants ne pouvaient être considérés comme actionnaires.

Le tribunal, par jugement du 1er septembre 1845, admit cette défense et déclara les demandeurs mal fondés dans leur demande; sur l'appel, ce jugement fut confirmé par arrêt de la Cour royale de Paris, en date du 12 octobre suivant. (V. *Droit* du 14.)

Mais, plus tard, une nouvelle demande identique fut encore formée par d'autres souscripteurs. Ceux-ci prétendirent que les administrateurs, et M. Pépin-Lehalleur lui-même, qui avaient souscrit pour un grand nombre d'actions, s'étaient aussi dispensés de faire les versements, et qu'il était au moins surprenant que, pour les éliminer, ils leur fissent un reproche qu'ils ne s'appliquaient pas à eux-mêmes. Cette

fois, le tribunal, impressionné sans doute par cette circonstance, jugea différemment; il admit la prétention des souscripteurs et renvoya l'affaire devant arbitres, où sans doute elle a été arrangée (1).

Il résulte des jugements et de l'arrêt précités, la confirmation de ce que nous avons avancé, c'est qu'il n'y a d'actionnaire sérieux et réel que celui qui a fait les versements exigés pour valider la souscription. Quant à la question de savoir si les actionnaires réguliers ont le droit de demander l'élimination, dans la répartition, de tous ceux qui ne le sont pas, elle ne peut être douteuse; il s'agit, en effet, pour eux d'un intérêt direct et d'un droit personnel, qu'ils ont la faculté d'exercer individuellement; tout ce qui aurait été fait au préjudice de cet intérêt et de ce droit ne serait que le résultat d'un abus du mandat, et ne pourrait par conséquent leur être opposé, car, dans tous les cas ils auraient action contre leurs mandataires pour la réparation du préjudice qu'ils leur auraient causé.

---

(1) Jugment du 26 nov. 1845.—Voy. *Droit* du 27.)

CHAPITRE II.

CONSTITUTION DÉFINITIVE DES COMPAGNIES.

---

65. Après avoir tracé la marche de la société jusqu'au jour de la concession, nous devons l'examiner à partir de cette époque, et en indiquer toutes les phases, depuis le moment où elle est régulièrement constituée jusqu'au jour de la liquidation.

66. La constitution de la société anonyme ne date, ainsi que nous l'avons dit (V. *suprà* n° 11), que de l'approbation des statuts par ordonnance royale; c'est cette approbation qui seule lui donne l'existence; le passé a pu créer des obligations entre les contractants, mais ces obligations sont complétement distinctes de celles résultant de la société anonyme. Les droits des actionnaires, comme ceux des administrateurs provisoires, prennent leur source dans les statuts, tels qu'ils ont été approuvés et modifiés, et sont désormais réglés par cette loi suprême.

67. Les statuts qui ont été rédigés en la forme authentique doivent, après la concession, et par les soins des administrateurs provisoires, être soumis à l'examen du conseil d'Etat, qui peut y faire tous les changements, toutes les modifications qui lui paraissent convenables; lorsque ces changements ont été opérés, le conseil d'Etat donne un avis favorable à leur approbation, par suite duquel est rendue l'ordonnance d'autorisation.

68. Presque tous les statuts des compagnies autorisées se ressemblent quant aux conditions générales; les conditions particulières à chacun de ces actes ont leur cause dans la situation spéciale de chaque compagnie et dans le but qu'elle se propose. On comprend que nous ne pouvons nous occuper ici que de l'examen des premières, qui forment, en quelque sorte, le droit commun en cette matière; les exceptions, d'ailleurs, sont assez clairement établies pour n'avoir pas besoin de commentaire.

69. La société anonyme, aux termes de l'art. 30 du Code de commerce, est désignée par l'objet de son entreprise. Elle a un siége social et des représentants légaux; elle devient, sous le nom qui lui est attribué, un être moral formant une vaste entreprise commerciale qui, pour ses opérations, ses engagements, son administration, sa comptabilité, est soumis aux règles générales du droit, et, en outre, à celles qui sont particulières à sa nature et aux statuts qui la régissent.

70. Nous allons exposer ces règles en détail; et afin de mettre dans ce travail autant d'ordre et de clarté

que possible, nous diviserons ce chapitre en plusieurs paragraphes :

Le premier sera relatif à la nomination et à la révocation des administrateurs, à leurs pouvoirs, à leurs obligations, ainsi qu'à la responsabilité à laquelle ils sont soumis ;

Le deuxième, au fonds social et à la conversion des promesses en actions ;

Le troisième, au paiement, à la transmission et à la perte des actions; aux oppositions et aux nantissements;

Le quatrième, au paiement des intérêts pendant et après les travaux ; à l'amortissement ; à la réserve et aux dividendes;

Le cinquième, aux droits des actionnaires ; aux assemblées générales ; à la vérification de la comptabilité et à la liquidation.

§ 1er. — Nomination et révocation des administrateurs; leurs pouvoirs; leurs obligations; responsabilité à laquelle ils sont soumis.

71. Aux termes de l'art. 31 du Code de commerce, la société anonyme est administrée par des mandataires à temps, révocables, associés ou non associés, salariés ou gratuits.

Il résulte implicitement, mais nécessairement, de cette disposition que les administrateurs ne peuvent tenir leurs pouvoirs que des actionnaires; qu'ils peuvent être révoqués, et que la durée de leurs fonctions doit être circonscrite dans l'espace de temps plus ou moins long qui a été fixé par les actionnaires.

72. Cependant les statuts des diverses compagnies ont tous violé ce principe; sans la participation des

actionnaires, ils ont non-seulement désigné les administrateurs, mais, en outre, fixé le temps pendant lequel ces mandataires officieux devaient rester en fonctions; et le Pouvoir, vivement sollicité par les administrateurs provisoires, ou du moins aidé de leur concours actif et intéressé, a confirmé ces nominations, sans s'inquiéter ni des prescriptions formelles de la loi, ni des convenances personnelles des prétendus mandants, dont le sort était confié à ces administrateurs imposés.

Cela est d'autant plus surprenant, que, par une contradiction bizarre, le gouvernement a rendu aux actionnaires, pour le cas de mort ou de démission d'un ou de plusieurs de ses élus, le droit de les remplacer.

Cette situation assez étrange peut soulever deux questions importantes : la première, de savoir si les nominations ainsi faites sont obligatoires pour les actionnaires ; la seconde, si les administrateurs nommés sont révocables pendant le temps assigné à la durée de leurs fonctions.

73. Si l'on s'en tenait à la stricte application des principes, la solution de la première question ne présenterait aucune difficulté. La loi est positive ; elle ne peut donner lieu à aucune équivoque. Les administrateurs, porte l'article 31, sont des mandataires à temps, révocables : or on ne peut être mandataire que par la volonté du mandant, et cette volonté doit être clairement manifestée.

A la vérité, les administrateurs provisoires s'attribuent des pouvoirs assez larges par l'acte primitif qui constitue la société, notamment celui de con-

sentir toutes modifications à cet acte, qui seraient demandées par le gouvernement. Mais cette réserve comporte-t-elle la faculté exorbitante de dépouiller les actionnaires de leur droit le plus précieux, celui de choisir les personnes qui seront chargées de la gestion de leurs intérêts? nous ne pouvons le penser.

Il faut reconnaître cependant que l'Etat qui est intéressé dans l'association, a le droit et le pouvoir d'exiger l'exécution des conventions qui ont été faites avec lui; la confection d'un chemin concédé lui importe au moins autant qu'à la compagnie concessionnaire. Or le choix des administrateurs peut influer beaucoup sur la bonne exécution des travaux; on comprend qu'en vue de cet intérêt et afin de le sauvegarder, l'Etat ait voulu se réserver le droit de concourir à la nomination des administrateurs de compagnies; mais il fallait combiner ce droit avec celui des actionnaires, qui, selon nous, ne se trouve pas suffisamment protégé par la disposition d'après laquelle, après la terminaison complète des travaux d'une ligne concédée, la nomination des administrateurs en remplacement de ceux exclus par le sort appartient aux seuls actionnaires.

74. En supposant que la souscription d'actions pût être considérée comme une adhésion anticipée aux statuts et aux modifications qu'il plaira à l'administration d'y apporter plus tard, et par conséquent aux nominations qui seront faites de nouveaux administrateurs, du moins devrait-on reconnaître que cette adhésion ne prive pas les actionnaires du droit de les révoquer, s'il y a lieu.

En effet, il est de principe que tout mandant a le

droit de révoquer le mandat qu'il a donné et que, pour cela, il suffit de sa volonté individuelle. Dans une société anonyme il n'en est pas ainsi : composée d'intéressés en grand nombre, il était nécessaire, d'une part, de fixer la manière dont la masse des actionnaires pourrait faire connaître sa volonté, et, d'autre part, d'astreindre les opinions dissidentes à suivre la loi du plus grand nombre.

Ainsi nous reconnaissons que les actionnaires agissant individuellement n'ont aucun moyen d'action sur la marche générale de la société ; mais ce droit appartient aux assemblées générales, qui représentent l'intérêt de tous et peuvent prendre des décisions obligatoires pour chacun. Ce serait donc par suite d'une décision de l'assemblée générale seulement que les administrateurs pourraient être révoqués.

74. La révocation prononcée par cette assemblée serait régulière et légale et par conséquent irrévocable : régulière, parce qu'elle émanerait du vœu de la majorité ; légale, parce qu'elle serait conforme aux principes généraux du droit et au texte particulier de l'article 37 du Code de commerce.

En vain objecterait-on la disposition de l'article 1856 du Code civil, d'après lequel l'associé chargé de l'administration par une clause spéciale du contrat de société, peut faire, nonobstant l'opposition des autres associés, tous les actes qui dépendent de son administration, et que ce pouvoir ne peut être révoqué sans cause légitime, tant que dure la société.

Cette objection pourrait être repoussée pour deux

motifs : d'abord, parce que l'exception portée dans l'article 1856 précité ne se rapporte qu'aux sociétés civiles ; qu'elle est inapplicable à la société anonyme, qui est toujours commerciale (v. n° 453) et dont les règles ont été tracées par le Code de commerce ; ensuite, parce que ledit article n'est pas absolument exclusif de la révocabilité, puisqu'il la permet lorsqu'il y a cause légitime. Or nous sommes loin de prétendre que la révocation des pouvoirs donnés à des administrateurs admis en cette qualité puisse être l'effet d'un caprice des actionnaires ; le bon sens et la moralité de la masse des intéressés en feraient justice ; mais en supposant que la révocation fût le résultat d'un aveugle entraînement, la mesure prise, quelque déplorable qu'en pussent être les conséquences, n'en serait pas moins obligatoire pour tout le monde, car telle est la règle inexorable du gouvernement des majorités.

75. Dans le cas de l'article 1856 du Code civil, les tribunaux peuvent être appelés à apprécier la légalité de la cause de révocation, parce que l'irrévocabilité est le principe, et la révocabilité, l'exception. En fait de sociétés anonymes, au contraire, les pouvoirs étant essentiellement révocables, la volonté suffit ; quand cette volonté est régulièrement manifestée, elle fait loi et n'est sujette à aucun contrôle.

On objecterait vainement que la révocation des pouvoirs violerait les statuts, et notamment la disposition portant que les administrateurs resteront en fonction pendant toute la durée des travaux et une année en sus (v. n° 77) ; que cette révocation ayant pour effet d'annuler en partie cette disposition, on

en doit conclure qu'elle a été interdite de fait pendant tout le temps prescrit.

Cette disposition des statuts n'a eu pour objet que d'assurer l'unité et l'harmonie dans l'exécution des travaux de la ligne; mais on n'en saurait induire que le droit de révocation, en cas de faute grave de la part des administrateurs primitifs, ne pourrait pas être exercé par l'assemblée générale des actionnaires, alors que, pour les mêmes causes, il peut l'être contre les administrateurs choisis par elle.

Comment comprendre, en effet, que des actionnaires fussent irrévocablement liés, malgré leur volonté, envers des administrateurs revêtus d'un mandat qu'ils se sont attribué, et en vertu duquel ils pourraient gérer à leur gré la fortune des mandants, la faire prospérer ou la détruire, sans autre garantie que celle d'une responsabilité souvent illusoire.

76. Lorsqu'il n'y a pas eu révocation, les administrateurs doivent rester en fonction pendant tout le temps fixé par les statuts; en cas de mort ou de démission de quelques-uns d'entre eux, ceux nommés en remplacement par l'assemblée générale, ne conservent leur pouvoir que pendant le temps qui avait été assigné pour les remplacés eux-mêmes.

77. La durée des pouvoirs des premiers administrateurs est celle fixée pour l'exécution des travaux de la ligne et une année en sus. A l'expiration de ce délai, ces administrateurs sont remplacés chaque année partiellement, dans une proportion déterminée par les statuts, et qui est ordinairement du tiers.

78. Le conseil d'administration se compose de la réunion de tous les administrateurs; il s'assemble

sous la présidence d'un de ses membres nommé par la majorité, quelquefois même par les statuts : ce président, quand le conseil est composé de Français et d'étrangers, doit être pris parmi les administrateurs français.

79. Le conseil est investi d'immenses pouvoirs : il administre la société, passe les marchés, autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains ou d'immeubles de toute nature nécessaires à l'exécution des travaux et à l'exploitation du chemin.

Il fait les règlements de service intérieur et extérieur de l'entreprise ; détermine l'emploi des fonds libres ; effectue la vente des terrains et bâtiments, matériaux et matériel inutiles ; donne toutes quittances et mainlevées.

Il règle l'emploi des réserves, ordonne le paiement des intérêts et dividendes, détermine provisoirement ou propose les modifications à apporter aux tarifs, les transactions y relatives, le mode d'en opérer la perception.

Il nomme tous les agents et employés et les révoque, fixe leurs traitements et salaires, traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie ; il ordonne toutes actions et poursuites devant les tribunaux, défend à celles qui sont intentées.

Il fixe les époques de paiement du montant des actions et ordonne les poursuites nécessaires pour en opérer le recouvrement.

Enfin, il a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société ; il peut déléguer partie de ces pouvoirs, soit à un comité de direction choisi dans son sein, soit à toutes autres personnes aux-

quelles il croit devoir donner un mandat spécial pour une ou plusieurs affaires.

80. Cette gestion n'entraîne contre les administrateurs aucune obligation personnelle ni solidaire, à raison des engagements contractés au nom et pour le compte de la société. Ils ne sont responsables que de l'exécution de leur mandat et des dommages et intérêts, en cas d'inexécution. (C. comm., art. 32; C. civ., art. 1991.)

Cette opinion est en opposition avec un arrêt de la Cour royale de Colmar, par lequel cette Cour a admis en principe la responsabilité même par corps des administrateurs de compagnies de chemins de fer (*V. Gaz. des Trib.*, 2 nov. 1845); mais il faut remarquer que le pourvoi dirigé contre cet arrêt a été admis par la chambre des requêtes.

81. Les devoirs des administrateurs provisoires sont d'autant plus rigoureux que leurs pouvoirs sont plus étendus. Sur eux repose le succès de l'entreprise; ils doivent donc appliquer à ce but tout leur temps et tous leurs soins.

La multiplicité et la variété infinie de ces devoirs ne nous permettent pas de les indiquer ici en détail. Nous nous bornerons à signaler ceux qui doivent être considérés comme formant la base de toute bonne gestion.

82. De ce nombre sont ceux qui ont rapport à la comptabilité, au placement des fonds non encore employés, à la construction et à l'exploitation de la ligne concédée.

83. La comptabilité est l'élément d'ordre le plus nécessaire dans toute opération commerciale; or-

donnée par les articles 8 et suivants du Code de commerce, elle est indispensable surtout dans une affaire où tant d'intérêts particuliers, et souvent même ceux de l'Etat se trouvent engagés. Elle doit être régulière et remplir au moins toutes les conditions exigées par la loi.

84. Les placements de fonds doivent être faits avec le soin le plus scrupuleux et ne jamais servir à des opérations hasardeuses. Lorsqu'ils ont eu lieu dans ces conditions, aucun reproche ne peut être adressé à l'administration en cas de perte; il en serait autrement s'il y avait eu de sa part imprudence; le mandat des administrateurs étant salarié, ils devraient supporter toutes les conséquences de leur faute, même légère (C. civ., art. 1992).

85. La construction de la ligne demande non-seulement du zèle et de l'intelligence, mais, en outre, des connaissances spéciales, que les administrateurs ne possèdent pas toujours; les posséderaient-ils, il y aurait encore danger pour eux à se charger des travaux de construction de la ligne.

En effet, il est rare, lorsqu'il s'agit d'entreprises considérables, que les devis ne soient point dépassés, même de beaucoup. Alors les embarras arrivent, le fonds social devient insuffisant; il faut recourir à des emprunts ou à une émission nouvelle d'actions; l'opération tombe en défaveur, et les actionnaires sont gravement lésés dans leurs intérêts présents et à venir.

On comprend, d'ailleurs, combien il est difficile qu'un conseil nombreux ne soit pas divisé d'opinions dans beaucoup de cas; sans doute le vœu de la ma-

jorité doit prévaloir, mais il en résulte souvent des concessions réciproques qui empêchent l'unité de direction, et entraînent presque toujours des lenteurs, des tâtonnements préjudiciables.

Plusieurs conseils d'administration évitent ces écueils, en faisant des traités à forfait avec un entrepreneur.

En agissant ainsi, ils connaissent tout de suite quelle sera la position future de la compagnie; ils n'ont plus à craindre les éventualités. L'expérience a prouvé qu'il y avait économie dans l'emploi de ce moyen.

86. En traitant des rapports des compagnies avec l'État, nous aurons à nous occuper avec détail de tout ce qui a trait à la construction; nous n'avons voulu en indiquer ici que le mode que nous croyons être le plus avantageux aux actionnaires, et qui doit, autant que possible, être préféré par les administrateurs.

87. D'une bonne exploitation dépend la prospérité ou la ruine de l'entreprise. Elle demande des soins de chaque jour, des combinaisons savantes, des décisions promptes. On aurait tort de penser que le fait seul de l'ouverture d'une ligne de fer suffise pour attirer à elle tous les produits sur lesquels les administrateurs ont dû raisonnablement compter.

88. Deux conditions sont, au même degré, nécessaires pour que la voie obtienne toute la prospérité dont elle est susceptible. Il faut d'abord assurer à la ligne le transport exclusif auquel la situation des lieux, les ressources ordinaires du pays lui donnent naturellement droit; il faut, de plus, attirer sur ce

parcours les provenances des autres points plus éloignés, en offrant, pour le transport, des avantages supérieurs à ceux que présentent les voies ordinaires : c'est ce qu'on appelle vulgairement le *trafic*. Ce terme indique la nature et l'importance des deux résultats que nous venons de signaler, et suppose un ensemble de combinaisons commerciales dirigées dans un but unique, mais qui sont multiples et varient chaque jour suivant les circonstances.

89. Un des moyens les plus sûrs pour la compagnie de s'assurer un bon trafic et les avantages qui en résultent, c'est de créer, entre la ligne de fer et les localités éloignées, des voies de communication faciles et peu coûteuses, et surtout de faire une application bien entendue des tarifs ; mais ce moyen n'est pas le seul ; il en est beaucoup d'autres qui sont secondaires, que l'esprit commercial sait deviner, saisir ou faire naître, mais qu'il serait impossible d'indiquer ici (V. *infrà*, n° 317.)

C'est aux administrateurs qu'il appartient de régler tout ce qui est nécessaire pour rendre l'exploitation aussi fructueuse que possible ; cette partie de leur tâche sera sans aucun doute la plus difficile et la plus laborieuse ; mais ils ne devront pas perdre de vue un seul instant que leurs travaux et leurs efforts doivent avoir pour but et pour résultat la prospérité de l'entreprise confiée à leurs soins.

90. L'exploitation entraîne encore d'autres obligations pour les conseils d'administration ; elles sont relatives au mécanisme de l'opération, aux règlements et à l'ordre du service, à la surveillance de la voie et du matériel, toutes choses d'autant plus im-

portantes que la sécurité publique en dépend. Nous aurons occasion d'en parler lorsque nous traiterons des rapports des compagnies avec l'Etat.

91. Enfin, les conseils d'administration doivent exécuter fidèlement les statuts, surtout en ce qui concerne la réunion des assemblées générales auxquelles ils sont tenus, une fois au moins chaque année, de rendre compte du résultat de leurs opérations.

92. Les administrateurs ayant pour mission de sauvegarder les intérêts des actionnaires, c'est pour eux un devoir, ainsi que nous l'avons dit, nos 21 et suivants, de calculer toutes les chances de l'entreprise, de même que c'est leur droit, si ces charges leur paraissent trop lourdes, d'y renoncer avant la concession ou l'adjudication.

Mais seraient-ils également libres de renoncer à une concession ou à une adjudication obtenues?

Nous ne le pensons pas :

En effet, par la concession ou l'adjudication, il se forme entre l'Etat et la compagnie concessionnaire ou adjudicataire un contrat qui crée des droits et impose des obligations à l'un et à l'autre. La compagnie devient propriétaire de la concession, mais l'Etat ne la lui accorde que moyennant les charges et les conditions qui la grèvent, et qui sont ordinairement de poser la voie, de fournir un matériel suffisant et de verser un cautionnement à titre de garantie de la bonne exécution de ces obligations.

Nous disons que la société devient propriétaire de la concession ; car, quoique cette concession ait été accordée nommément aux administrateurs provisoires, il est bien certain que l'Etat n'a entendu

traiter avec eux qu'en leur qualité de mandataires de la masse des actionnaires dont ils ont présenté les listes, et qu'il a eu en vue, non leur solvabilité personnelle, mais la garantie que lui offrait la réunion du nombre considérable d'intéressés portés sur ces listes. Comment, dès lors, les administrateurs pourraient-ils rompre le contrat sans le consentement des actionnaires ?

Il s'agit, qu'on le remarque bien, d'une aliénation. Or, d'après les principes généraux en matière de mandat (Cod. civ., art. 1998), le mandataire ne peut aliéner la chose dont la gestion lui a été confiée qu'en vertu d'un pouvoir exprès. Dès lors, quelque généraux et étendus que soient les pouvoirs que les administrateurs provisoires se sont attribués par le pacte social, et que les actionnaires ont ratifiés par leur souscription, ils sont naturellement limités par le but en vue duquel ils avaient été pris ou donnés; ce but, c'était d'obtenir la concession, et non d'y renoncer après l'avoir obtenue. Les administrateurs ne pourraient donc se prévaloir de leurs pouvoirs pour abandonner l'entreprise de leur propre mouvement, et sans y avoir été autorisés par la majorité des actionnaires.

L'assemblée qui serait convoquée à cet effet aurait à délibérer sur le point de savoir, non-seulement s'il est plus avantageux de renoncer à la concession que de la conserver, mais s'il est plus avantageux d'y renoncer, même en perdant le cautionnement; car l'Etat aurait sans contredit le droit, dans ce cas, de retenir ce cautionnement, puisqu'il ne l'a exigé que comme garantie de l'exécution des travaux mis à la

charge de la compagnie ; on devrait procéder alors comme dans les cas prévus aux nos 158 et suivants.

93. On peut se demander encore si les administrateurs n'auraient pas quelque moyen d'amener forcément la résiliation de la concession, par exemple, en ne soumettant pas les statuts à la sanction royale, ou en ne remplissant pas, dans les délais fixés, les obligations imposées par l'Etat. Il n'est pas douteux qu'une telle conduite, de la part des administrateurs, serait une violation manifeste de leur mandat ; qu'ils seraient responsables personnellement du préjudice qu'elle pourrait causer aux actionnaires, et que ceux-ci auraient le droit incontestable de provoquer immédiatement leur révocation.

94. Nous ne terminerons pas ce paragraphe, sans examiner une question qui ne manque pas d'intérêt, celle de savoir si les administrateurs d'une compagnie de chemin de fer peuvent être considérés comme agissant dans un caractère public ?

La question a été soulevée à propos de l'application qu'on voulait faire à MM. les administrateurs du chemin de fer de Strasbourg à Bâle de l'art. 20 de la loi du 26 mai 1819, d'après lequel « nul ne peut être admis à prouver la vérité de faits diffamatoires, si ce n'est dans le cas d'imputation, contre les dépositaires ou agents de l'autorité, ou contre toutes personnes ayant agi dans un caractère public, de faits relatifs à leurs fonctions. »

On s'accorde généralement à reconnaître que les administrateurs ne peuvent pas être compris dans la

première exception prévue par cet article ; mais doivent-ils être rangés dans la seconde ?

Pour l'affirmative, on dit : les chemins de fer sont déclarés entreprises d'utilité publique, et c'est là un premier caractère qui les différencie des exploitations purement privées. Ces entreprises, dans la main de ceux qui les dirigent, constituent un privilége, un monopole, c'est-à-dire que leurs rapports avec le public sont obligatoires et forcés. Ces rapports eux-mêmes sont déterminés d'avance par la loi. A côté du fonds social se trouvent, sous le nom de subvention ou d'emprunt, les fonds de l'Etat, dont les compagnies sont ainsi dépositaires. La chose même qui est exploitée n'appartient pas à l'industrie privée ; c'est un chemin public qui est régi par les lois générales de grande voirie, et qui, momentanément détenu par un concessionnaire à temps, ne cesse pas d'être la propriété de l'Etat. Enfin les agents de l'entreprise sont investis par la loi d'un droit spécial qui les rend en quelque sorte délégataires d'une portion de la puissance publique. Ainsi les compagnies agissent directement comme le ferait l'Etat ; elles ont comme lui le droit d'expropriation ; ainsi encore l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, investit les administrateurs du droit de nommer de véritables agents de police judiciaire, et l'article 24 leur attribue un caractère essentiellement public, en plaçant la résistance et l'agression contre eux sous la pénalité appliquée par le Code au délit de rébellion.

Quelles seraient, ajoute-t-on, les conséquences d'un système contraire ? Voilà une industrie qui, peu à

peu, va tenir dans sa main toutes les voies de communication, dont le public sera incessamment tributaire, qui peut compromettre chaque jour par ses fautes les plus précieux intérêts, et elle serait placée sur la même ligne que l'industrie privée ! et le public ne pourrait pas demander compte d'un privilége délégué par l'État, avec tous les attributs exécutoires de l'autorité administrative ! Prenons un exemple : Les routes, les chemins publics sont sous la surveillance et sous la garde de l'Etat. Il sera permis d'accuser un préfet d'en négliger l'entretien, de compromettre, dans un intérêt personnel, la facilité de la circulation et la sûreté publique. En cas de plainte du fonctionnaire, la preuve des faits reprochés pourra être fournie. Or voilà qu'une industrie privée déplace toutes les grandes voies de communication, les met en régie, confère à des fermiers les droits de la puissance administrative, et par cela seul les garanties d'un contrôle nécessaire disparaîtraient ! Ce contrôle, qui pourra s'exercer le lendemain du jour où, la concession terminée, l'Etat administrera à son tour, il sera interdit la veille sous peine de diffamation !

Ces raisons sont puissantes au premier abord, mais elles ne peuvent résister à un examen sérieux.

Le premier argument tiré de ce que les chemins de fer sont des entreprises d'utilité publique et qu'elles constituent un privilége n'est nullement concluant : les concessions de mines, de canaux, sont des entreprises de la même nature, et cependant on n'a jamais considéré les concessionnaires comme agissant, pendant leur exploitation, dans un carac-

tère public. Il en est de même des maîtres de poste dont l'industrie constitue un monopole à leur profit, et dont les rapports avec le public sont obligatoires et déterminés d'avance par la loi, comme ceux des administrateurs de chemins de fer.

Le second argument n'a pas plus de portée : de ce que l'Etat aide les compagnies par des subventions ou par des prêts, il ne s'ensuit point que les administrateurs agissent dans un caractère public, car on pourrait en dire autant de tous les débiteurs de l'Etat. D'ailleurs, il y a beaucoup de compagnies (presque toutes celles qui ont obtenu leurs concessions depuis la loi de 1842 sont dans ce cas) qui n'ont reçu du gouvernement aucun secours. Il est vrai que, dans les entreprises exécutées d'après le système de cette loi, l'Etat a droit aux bénéfices, dans certains cas et certaines proportions déterminés par les cahiers de charges (V. n° 427 et suiv.) ; mais ce droit est la représentation d'une partie de l'indemnité pour les travaux que l'Etat prend à sa charge ; il ne peut avoir pour effet de modifier le caractère des administrateurs des compagnies.

En troisième lieu, si les administrateurs nomment des agents de police judiciaire, on doit remarquer qu'ils ne peuvent le faire qu'avec l'agrément de l'autorité et à la condition du serment préalablement prêté devant la justice. Il en est de la nomination de ces agents, comme de celle des gardes nommés par les simples particuliers.

Enfin, l'argument par comparaison des administrateurs avec les préfets n'est pas plus heureux. On peut prouver les faits diffamatoires contre les préfets,

parce qu'ils sont fonctionnaires publics, agents de l'autorité publique, qui est censée approuver leurs actes, par cela seul qu'elle ne les blâme pas. Quand on attaque un préfet, c'est l'administrateur, c'est l'administration elle-même qu'on est censé attaquer. Si on n'était pas admis à la preuve des faits articulés, on serait privé du seul contrôle possible contre ses actes. Au contraire, les administrateurs d'une compagnie de chemin de fer sont soumis, dans l'exercice de leurs fonctions, à la surveillance incessante de l'autorité, non-seulement pour les actes qui intéressent la sûreté des citoyens, mais même pour ceux qui n'intéressent que les actionnaires. Cette surveillance s'exerce, dans le premier cas, par les commissaires de police spéciaux et les autres officiers de police ordinaires, et, dans le second, par les commissaires du roi ; or cette surveillance est une garantie suffisante pour les citoyens, qui, d'ailleurs, lorsqu'ils éprouvent un préjudice par suite d'une mauvaise gestion ou d'un acte coupable des administrateurs, peuvent en demander la réparation aux tribunaux.

Concluons donc que, dans aucune hypothèse, les administrateurs des compagnies de chemins de fer ne peuvent être considérés comme agissant dans un caractère public.

C'est dans ce dernier sens que s'est prononcé le tribunal de première instance de la Seine, par jugement du 18 novembre 1845. (V. le *Droit* du 19.)

§ II. — Fonds social. — Conversions des promesses en actions.

95. Le fonds social d'une compagnie est toujours,

quant à son *quantum*, fixé par les statuts ; il est divisé en actions, et les propriétaires de ces actions sont associés à l'entreprise pour une part proportionnelle au montant des souscriptions de chacun d'eux.

96. La concession de la ligne, pendant tout le temps de sa durée, fait également partie du fonds social.

97. Le fonds social une fois fixé ne peut subir aucune diminution ; mais il peut être augmenté, en suivant la forme que nous indiquerons plus tard.

98. La qualité d'actionnaire ne rend passible chaque associé, en cette qualité, que de la perte du montant de son intérêt dans la société, jamais au delà. (C. comm., art. 33.)

99. Les actionnaires pris en masse forment la société; l'assemblée générale la représente.

100. Les titres des souscripteurs ne prennent la dénomination propre d'actions et ne peuvent être véritablement réputés tels, qu'après l'approbation des statuts, laquelle seule constitue, ainsi que nous l'avons dit, l'existence légale de la société (V. n° 11). Avant cette approbation, les titres délivrés sont de simples promesses destinées à constater l'engagement réciproque, de la part de la société, de délivrer aux souscripteurs un certain nombre d'actions en échange de leur souscription, et de la part des souscripteurs, de verser une somme égale au montant des actions souscrites. Il faut remarquer cependant que cette obligation de la part de la société ne devient définitive et irrévocable que lorsque le souscripteur a versé effectivement un à-compte sur les actions qu'il a déclaré vouloir souscrire, de telle sorte que si ce versement n'a pas eu lieu, le souscripteur ne peut con-

traindre les administrateurs à lui délivrer les titres définitifs; ainsi jugé par le tribunal de commerce de la Seine. (V. *suprà*, nos 64 et suivants.)

101. Aux termes de la loi du 11 juillet 1845, les promesses d'actions ne peuvent être valablement négociées qu'après l'approbation de la concession ou de l'adjudication.

102. Ainsi que nous l'avons dit, *suprà* nos 46 et suivants, ces promesses, dans les compagnies anglo-françaises, ont des formes tout à fait distinctes; celles souscrites en France sont nominatives; au contraire, celles souscrites en Angleterre ne portent pas le nom des souscripteurs, et, par suite, les premières ne peuvent se négocier qu'avec les formalités particulières aux actes de cession, tandis que les autres peuvent l'être de la main à la main.

103. Toutes les promesses de quelque nature qu'elles soient, anglaises ou françaises, doivent être échangées contre des actions nominatives. Cet échange se fait aussitôt que la société est constituée.

Nous disons qu'elles doivent être échangées contre des *actions nominatives*, parce que la dénomination de *simple promesse*, qui appartient au titre, suppose que le souscripteur n'a pas encore rempli les conditions sans lesquelles ce titre ne peut être converti en actions au porteur.

Voyons comment s'opère cet échange, et quelles difficultés il peut faire naître.

104. Et d'abord, pour les actions souscrites en France :

Lorsque le souscripteur ne les a pas aliénées, l'opération est simple; il représente ses promesses et les

certificats de versement; en échange, on lui remet des actions nominatives, qui doivent faire mention de tous les à-compte versés.

105. Mais lorsqu'il y a eu aliénation, ce n'est plus le souscripteur primitif qui se présente; c'est un tiers porteur des promesses, ayant souvent fait lui-même une partie des versements, qui vient réclamer les actions et qui demande qu'elles soient inscrites à son nom.

Deux questions peuvent se présenter alors : la compagnie doit-elle remettre les actions, et comment cette remise peut-elle être faite, pour que sa responsabilité ne soit pas compromise?

Ces actions peuvent-elles être inscrites aux noms d'autres personnes que des souscripteurs primitifs?

106. En général, les statuts s'expriment de cette manière :

« Le capital social est fixé à la somme de..., divisé en actions souscrites en totalité par les personnes dénommées aux tableaux déposés chez le notaire.

« Les actions sont nominatives; elles pourront être converties en actions au porteur, mais seulement après leur paiement intégral.

« Les premiers souscripteurs des actions et leurs cessionnaires successifs seront garants solidaires de leurs cessionnaires, jusqu'à concurrence des cinq premiers dixièmes du montant des actions.

« Il sera remis aux souscripteurs, après l'approbation des statuts, des titres provisoires nominatifs.

« Après le paiement intégral, il sera remis aux ayants droit des titres définitifs, nominatifs ou au

porteur, à leur choix. » (Statuts de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 6 et 7.)

Pour la plus grande intelligence des questions que nous allons examiner, nous devons ajouter que les statuts ne sont jamais approuvés, sans qu'au préalable une copie en forme du tableau ou liste de souscription ait été déposée au ministère des travaux publics et au conseil d'État.

107. Il résulte de l'ensemble des dispositions dont nous venons de rapporter le texte, que les conseils d'administration ne peuvent, sous peine de violer les statuts, remettre aux intéressés, en échange des promesses dont ils sont porteurs, que des titres provisoires nominatifs, c'est-à-dire délivrés au nom des premiers souscripteurs.

Les administrateurs ne peuvent s'écarter de cette règle par la raison que c'est sur le vu des listes de souscription, et en considération des noms qui les composent, que le gouvernement a eu foi dans la solvabilité de la société et qu'il a traité avec elle.

Si les administrateurs agissaient autrement, ils priveraient l'État de la garantie sur laquelle il a dû compter; ils nuiraient en même temps à la société qu'ils administrent, puisque les premiers souscripteurs sont garants du paiement des actions jusqu'à concurrence de moitié, et que l'action qui serait délivrée sans porter le nom de celui qui l'a souscrite, pouvant être méconnue par lui, la compagnie perdrait le bénéfice du recours auquel le fait de la souscription soumet le souscripteur envers elle.

108. Mais, d'un autre côté, si on s'était borné à

délivrer les actions au nom seul des souscripteurs primitifs; leurs ayants droit auraient été obligés, pour pouvoir être saisis et disposer de ces actions, de les rechercher et d'en obtenir un transfert régulier.

Il fallait donc trouver une combinaison qui permît tout à la fois de rester dans les termes des statuts, et d'aplanir les difficultés que présentait la situation.

109. Voici comment quelques compagnies ont opéré dans ce but : on a demandé aux porteurs de promesses la représentation des pouvoirs des souscripteurs primitifs; et quand ils n'ont pu les représenter, on a considéré comme équivalant à cette représentation : 1° le fait de la possession de ces promesses entre les mains de celui qui les représentait; 2° la signature du souscripteur primitif mise au dos de ces promesses; 3° les quittances de paiements faits par les porteurs et en leur nom, à compte sur le prix des actions. Ces trois circonstances réunies ont paru suffisantes pour établir, en faveur des porteurs, non-seulement un mandat, mais même une présomption de propriété; cette présomption devient encore plus puissante, si les souscripteurs primitifs, prévenus, par des avis insérés dans les journaux, de l'époque à laquelle devait commencer la remise des titres nouveaux, n'ont pas formé opposition dans le délai qui leur a été accordé.

Toujours est-il, cependant, que ces titres restaient nominatifs, c'est-à-dire qu'ils étaient inscrits au nom des premiers souscripteurs; seulement on mentionnait le nom de leur représentant dans la forme

suivante : « *Action délivrée à M.* (souscripteur primitif) *représenté par M.* (le porteur des promesses ou des récépissés) ».

Par ce moyen, on se conformait aux prescriptions des statuts et on levait des obstacles qui auraient porté l'inquiétude parmi les actionnaires en altérant sensiblement la valeur des actions, et qui auraient affaibli nécessairement dans le public la faveur due aux sociétés.

110. Il semble que la même mesure ne pouvait point être appliquée aux actions anglaises, parce qu'elles ne portent pas le nom des souscripteurs primitifs; mais cette omission était suffisamment compensée par l'indication qui s'y trouve d'un numéro d'ordre se référant aux listes de souscription.

En effet, comme sur les listes chaque numéro est suivi du nom du souscripteur, il est facile aux conseils d'administration de retrouver ce nom, bien qu'il soit inconnu du public.

Les titres provisoires sont délivrés avec cette formule : « *Souscription anglaise*, n°, *représenté par M.* (le porteur des promesses ou des récépissés) ».

Avec cette précaution, on conserve l'espèce d'incognito dont les usages anglais couvrent les souscriptions et négociations d'actions, et on maintient l'application effective des statuts, dont le but est de réserver contre les souscripteurs la garantie du paiement des cinq dixièmes du montant de ces souscriptions.

Ce mode d'opérer, qui n'a jusqu'à présent soulevé aucune difficulté, nous paraît réunir plus d'avantages que tous ceux qui pourraient être proposés.

111. Les compagnies fusionnées qui sont devenues

adjudicataires des lignes du Nord, de Lyon et de Nantes, en ont adopté un qui semble plus simple.

Par leurs statuts mêmes, elles ont divisé les actions de telle manière que la quantité afférente à chaque compagnie fusionnaire, a été attribuée nommément à l'un de ses représentants, sauf, bien entendu, à celui-ci à en faire ensuite la répartition à qui de droit.

Mais si ce système rend plus facile la répartition de ses actions à la nouvelle compagnie, qui ne la fait qu'entre un bien petit nombre de personnes, il laisse les embarras tout entiers de cette opération aux représentants des compagnies fusionnées, chargés de faire la sous-répartition entre leurs actionnaires.

§ III.—Paiement, transmission et perte des actions; oppositions et nantissements.

112. Les actions sont presque toujours payables par fractions; il est rare qu'une société en se formant n'indique pas à l'avance, dans ses prospectus et annonces, les époques où ces paiements devront avoir lieu, ou, tout au moins, dans quelle proportion se feront les appels de fonds et quel espace de temps devra les séparer. D'un autre côté, les statuts portent, en général, que le montant de chaque action sera acquitté aux époques qui seront fixées par les conseils d'administration; d'où la question de savoir si les conseils peuvent déterminer un mode et des époques de paiement différents de ceux qui sont indiqués dans les prospectus et annonces.

113. Pour la négative, on peut dire qu'en général les actionnaires ne se sont associés à l'entreprise que

sur le vu de ces prospectus, presque tous extraits des actes d'association primitifs; que l'indication des délais annoncés pour les paiements et la facilité de les faire par parties, à des intervalles plus ou moins longs, ont dû exercer une grande influence sur leur détermination; qu'avant de s'engager, ils ont compté avec eux-mêmes et calculé leurs ressources, eu égard au temps qui leur était accordé, et que ce serait violer la loi du contrat que d'exiger au delà des engagements par eux contractés.

Ce raisonnement serait peut-être fondé en équité; mais il ne l'est pas en droit rigoureux.

En effet, par le fait seul de leur souscription, les actionnaires ont donné aux administrateurs le pouvoir de consentir toutes modifications au pacte primitif.

D'un autre côté, tous les statuts, sans exception, portent que la possession d'une ou de plusieurs actions entraîne, de plein droit, adhésion à toutes leurs prescriptions.

Or le droit, pour les administrateurs, de fixer les époques et la quotité des versements à faire, n'est que l'exercice légitime de ce pouvoir général à eux donné; et l'obligation de se conformer aux résolutions par eux prises, la conséquence nécessaire de la qualité d'actionnaire.

On comprend, au surplus, que s'il y a inconvénient pour les actionnaires individuellement à ce que les conseils d'administration jouissent d'une liberté absolue à cet égard, il ne peut y avoir qu'avantage pour la société considérée dans son ensemble. En effet, si les indications d'époque et de quotité des

versements faites d'avance venaient à se trouver en désaccord avec les nécessités de la situation réelle de l'entreprise, l'impossibilité de les changer amènerait des retards dans la confection des travaux et par conséquent dans l'exploitation ; d'où résulterait un préjudice grave pour la compagnie.

Toutefois les conseils devront user de ce droit avec beaucoup de circonspection, et ne faire d'appel de fonds qu'au fur et à mesure des besoins évidents du service, afin de conserver, autant que possible, aux actionnaires les facilités qui leur avaient d'abord été promises.

114. Lorsque les époques de paiements ont été fixées, l'actionnaire qui ne se libère pas dans le délai prescrit peut être poursuivi. Le souscripteur des actions en retard, ainsi que tous les cessionnaires successifs, peuvent l'être également, s'il s'agit du versement de partie des cinq premiers dixièmes.

115. Sur le mode de poursuite, voici en général comment sont conçues les dispositions des statuts :

« A défaut de paiement aux époques fixées, l'intérêt sera dû à raison de cinq pour cent pour chaque jour de retard, et les actionnaires seront tenus solidairement avec leurs cédants, tant à l'action personnelle, qu'à l'action réelle, lesquelles pourront être exercées simultanément ou divisément.

« Si l'actionnaire est domicilié en France, le numéro de l'action en retard sera publié à Paris dans les journaux désignés en exécution de la loi du 31 mars 1833 ; si l'actionnaire est domicilié en Angleterre, le numéro de l'action en retard sera publié seulement à Londres, dans les journaux qui seront désignés par

le conseil d'administration. Quinze jours après cette publication pour tout délai, sans autre acte de mise en demeure et sans autre formalité, il sera, suivant le domicile de l'actionnaire, procédé, soit à la bourse de Paris, et par le ministère du syndic des agents de change, soit à la bourse de Londres, et dans les formes qui y sont usitées, à la vente de l'action par duplicata.

« La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire, qui profitera de l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, tous frais et intérêts déduits, et qui, dans le cas contraire, sera personnellement tenu de payer le déficit.

« Le titre de l'action ainsi vendu se trouvera frappé de nullité entre les mains du titulaire.

« Toute action qui ne portera pas la mention régulière du paiement des versements exigibles, cessera d'être admissible au transfert. (Statuts de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 12.)

116. Comme on le voit, l'action réelle qui frappe le titre lui-même, s'exerce d'une manière simple et rapide ; publication de l'action en retard, et, quinze jours après, vente à la bourse.

Quant à l'action personnelle, elle est soumise aux règles générales du droit, et doit être portée devant les tribunaux compétents.

117. Quoique claires au premier coup d'œil, ces dispositions n'en donnent pas moins lieu à plusieurs questions que nous devons examiner et que nous formulerons ainsi :

1° Par quels moyens doit-on faire connaître aux actionnaires les époques de paiement fixées par les

conseils d'administration, afin de les mettre en demeure?

2° Est-il convenable d'employer en même temps l'action relle et l'action personnelle?

3° Le jour de la vente des actions en retard devra-t-il être fixé et notifié? Peut-il y avoir sursis par autorité du juge?

4° L'action personnelle peut-elle donner lieu à une condamnation par corps?

5° Les dispositions des statuts, à cet égard, sont-elles applicables aux promesses d'actions?

118. *Première question.* — Tout débiteur, avant d'être poursuivi, doit être mis en demeure de s'acquitter : c'est là un principe de droit et d'équité qui est applicable même au cas où le débiteur connaît le jour de l'échéance de sa dette, et à plus forte raison lorsque la dette n'a d'autre époque d'exigibilité que celle qui est fixée par la volonté du créancier.

Cette volonté doit être manifestée par le créancier d'une manière tellement certaine, que les intéressés ne puissent prétendre qu'ils l'ont ignorée.

Sans doute on ne peut exiger l'emploi des formes judiciaires ; la nature de l'opération s'y oppose ; mais à défaut de ces moyens coûteux et impossibles, il convient de recourir à d'autres plus faciles et dont l'effet est presque aussi sûr.

En général, les conseils d'administration se contentent de la publicité par la voie des journaux ; des annonces multipliées rendent les appels de fonds à peu près de notoriété publique ; cependant cette publicité, quelque étendue qu'elle soit, ne nous paraît pas suffisante en pareil cas ; il existe, en effet, beau-

coup de gens qui ne lisent pas les journaux. Pour eux, les avertissements par la voie de la presse ne rempliraient pas le but qu'on se propose.

Nous pensons donc que l'administration qui, par la délivrance des titres, connaît tous les actionnaires, doit leur faire signifier sa décision par une lettre circulaire.

Nous sommes également d'avis que lorsque les époques de paiement seront passées, et qu'il y aura lieu d'exercer l'action réelle, les actionnaires en retard devront encore en être prévenus par lettres.

119. *Deuxième question.* — Aux termes des statuts, l'action réelle et l'action personnelle peuvent être exercées simultanément ; c'est un droit incontestable ; mais nous pensons qu'on ne doit jamais en user.

En effet, les titres délivrés aux actionnaires et déjà libérés en partie ont conservé leur valeur d'émission, ou ils sont tombés au-dessous du pair.

Dans la première hypothèse, l'action réelle sera suffisante, puisque, sans frais, sans procédure, elle fera rentrer la compagnie dans la somme qui lui est due. Dans la seconde hypothèse, il arrivera rarement que la différence égale le montant des sommes déjà versées; la somme qui restera due après la vente sera considérablement diminuée, et par conséquent beaucoup plus facile à recouvrer ; ce ne serait que pour un faible reliquat qu'il y aurait lieu de recourir à l'action personnelle.

Exercer en même temps les deux espèces d'actions serait donc sans but utile dans le premier cas, et occasionnerait des frais frustratoires dans le second ; si,

après l'exercice de l'action réelle, et en cas d'insuffisance du produit de la vente, il y a lieu de recourir à l'action personnelle, elle devra être dirigée tout à la fois contre le porteur d'actions et contre les propriétaires primitifs, lesquels alors ne seront pas fondés à se plaindre.

120. *Troisième question.* — Le délai de quinze jours, à dater de la publication fixée par les statuts pour la vente des actions en retard, doit être franc; c'est-à-dire que le jour de la publication et celui de l'échéance ne doivent pas y être compris. Nous pensons, de plus, que le jour de la vente doit être spécialement indiqué dans les annonces.

En effet, il s'agit d'une dépossession, d'une expropriation mobilière, dont les formes sont fixées par une convention spéciale; nulle opposition ne pourrait entraver les poursuites; les tribunaux liés par la convention, ne pourraient ni les annuler ni en arrêter l'effet; mais précisément à cause de sa rigueur, cette convention doit être étroitement restreinte, dans son exécution, aux prescriptions qu'elle a établies. Or, toutes les fois qu'un débiteur est saisi, et, par suite, doit être dépossédé, il y a obligation pour le créancier de fixer d'avance le jour où cette dépossession devra avoir lieu, et d'en prévenir le débiteur (Cod. proc., art. 595, 613, 614). Ce principe reçoit naturellement son application au cas particulier qui nous occupe; et comme les annonces remplacent les actes judiciaires exigés dans les circonstances ordinaires, elles doivent, comme ces dernières, fixer le jour de la dépossession du débiteur.

C'est au surplus un acte d'équité et de convenance;

l'actionnaire saisi, averti du jour fatal, redouble d'efforts pour faire tomber la poursuite. Il serait moins diligent, s'il était dans l'incertitude.

Il faut remarquer enfin que les actions n'ont pas de valeur fixe; qu'elles sont, par leur nature, sujettes comme toutes les valeurs de Bourse, à des variations de hausse et de baisse qui se manifestent d'un moment à l'autre; lorsque le jour de la vente sera fixé à l'avance, l'actionnaire en retard connaîtra le prix de cette vente par le cours de la Bourse, et ne pourra élever de doutes sur le résultat et l'exactitude de l'opération.

121. *Quatrième question.* — La question de savoir si l'action personnelle peut donner lieu à la contrainte par corps, présente beaucoup de gravité.

M. l'avocat général Delangle, dans son *Traité des sociétés*, l'a résolue négativement. Il pense que la souscription d'actions n'est pas un acte de commerce, et ne peut jamais entraîner la contrainte par corps. (V. n° 453.)

Quelque respectable que soit cette autorité, nous avons de la peine à nous y rendre.

L'article 631 du Code de commerce porte que les tribunaux de commerce connaîtront, entre toutes personnes, des contestations relatives aux actes de commerce.

Toute la question se réduit donc à savoir si, par la souscription, et jusqu'à concurrence de son montant, l'actionnaire a fait un acte de commerce, soit envers la société dans laquelle il est entré, soit envers le public.

Et d'abord, envers la société :

Toute société anonyme, créée pour l'exploitation

d'un chemin de fer est essentiellement commerciale; elle l'est par son but, puisqu'il s'agit d'une entreprise de transports (Art. 632, C. comm). Elle l'est aussi par sa nature (Art. 29, 30, 31, 45, du même Code; *V. infrà*, n° 453).

La masse des actionnaires forme la société; le capital social ne se compose, dans l'origine, que des obligations qu'elle a contractées.

Les statuts portent tous que les contestations qui pourront s'élever entre les actionnaires et l'administration, en général, à raison des affaires sociales, seront jugées par arbitres, conformément aux dispositions de l'article 51 du Code de commerce.

Les actionnaires doivent seuls courir les chances favorables ou fâcheuses de l'entreprise, jusqu'à concurrence, dans ce dernier cas, de la somme pour laquelle ils se sont engagés.

N'y a-t-il pas dans cette réunion de circonstances tous les caractères d'une opération de commerce?

A l'égard du public, ce fait a le même caractère.

La société anonyme ne présente d'autre garantie que son capital social; c'est sur ce capital seulement que le public qui traite avec elle fonde nécessairement toutes ses espérances de paiement; car les gérants de l'entreprise ne sont pas responsables personnellement.

Si la société, par le défaut de paiement des actions souscrites, tombait en défaveur, puis en faillite, il n'est pas douteux que les syndics pourraient contraindre les actionnaires à remplir leurs engagements, et, à cet effet, les traduire devant la juridiction commerciale.

Nous pensons donc que l'actionnaire, par sa souscription, a fait une opération de commerce; qu'il est lié commercialement envers la société et le public jusqu'à concurrence du montant de son engagement, et que, par conséquent, il est, pour ce fait, soumis à la juridiction commerciale, et contraignable par corps.

C'est, au surplus, ce qui a été jugé par plusieurs Cours et tribunaux. Voir notamment un arrêt de la Cour royale de Caen, rendu à la date du 18 novembre 1845. (*Gaz. des Trib.* du 22.) Voir aussi un autre arrêt rendu le 1er mai 1846, par la Cour royale de Paris, dans une espèce où il s'agissait d'actions souscrites dans une société en commandite. (*Gaz. des Trib.* dudit jour.)

122. *Cinquième question.*—Les dispositions des statuts sont-elles, pour l'action réelle à exercer en cas de non-paiement, applicables aux promesses d'actions?

On a vu, *suprà* n° 114, qu'à défaut de paiement des dixièmes échus, les statuts autorisent l'emploi de deux moyens pour y contraindre l'actionnaire en retard, savoir, l'action personnelle et l'action réelle; que cette dernière action s'exerce par l'accomplissement de trois formalités principales, qui sont: 1° la publication du numéro de l'action en retard; 2° la vente de l'action par *duplicata*, quinze jours après cette publication; 3° l'annulation du titre primitif, par suite de la vente.

Par ce moyen, on poursuit la chose même, et nullement le propriétaire, qui peut et doit, autant que possible, demeurer inconnu.

L'emploi de ce moyen est rationnel lorsqu'il s'agit

d'actions proprement dites, parce que les numéros de ces actions se trouvant mentionnés sur la souche, on peut en délivrer des *duplicata* et annuler les titres primitifs.

Mais il ne le serait pas pour les simples promesses. En effet, d'une part, elles n'ont d'autre numéro d'ordre que celui qui leur a été donné, soit par les banquiers des compagnies, soit par les conseils d'administration; elles n'ont pas de souche, et il n'est pas possible dès lors d'en délivrer des *duplicata*. D'un autre côté, les statuts ne parlent pas de promesses d'actions, mais bien d'actions délivrées. Or aucune assimilation n'a été faite par la loi spéciale et ne peut être faite entre ces deux sortes de titres, sous le rapport qui nous occupe; car l'annonce de l'action perdue ne mentionne pas le nom du propriétaire; au contraire, l'annonce d'une promesse ne peut se faire qu'en désignant le souscripteur primitif, à qui cette promesse est censée toujours appartenir, quoiqu'elle ne lui appartienne peut-être plus. Le résultat de cette différence forcée dans l'annonce, c'est que, dans le premier cas, elle ne peut causer aucun préjudice au propriétaire de l'action, tandis que, dans le second, elle aurait pour effet infaillible d'altérer le crédit du souscripteur en faisant supposer au public qu'il se trouve dans un état d'insolvabilité.

Nous pensons donc que les simples promesses ne peuvent jamais tomber sous le coup d'une action réelle directement exercée; qu'elles ne peuvent être l'objet que d'une action personnelle; et qu'il n'y a possibilité d'arriver à les saisir qu'indirectement, par suite de l'exercice de l'action personnelle, suivie

d'une condamnation en justice. Le jugement obtenu constituera, au profit de la compagnie, un titre de créance, en vertu duquel elle pourra saisir la promesse d'action comme elle saisirait tous les autres biens appartenant à son débiteur. Elle suivra, à cet égard, les règles tracées par le Code de procédure pour les cas ordinaires.

123. *Transferts et oppositions.*—Les actions provisoires étant nominatives, ne peuvent être transmises que par la voie du transfert.

124. Celles qui sont définitives peuvent l'être de deux manières : par le transfert, lorsqu'elles sont nominatives; par la simple tradition, quand elles sont au porteur.

125. Le transfert est un mode de cession applicable à toutes les valeurs qui se négocient à la bourse; il a une forme spéciale qui, tout en réunissant les caractères de la cesssion définis aux art. 1689 et suivants du Code civil, le dégage cependant de quelques-unes des formalités prescrites par ces articles.

Il s'opère par la déclaration du cédant qu'il transporte son action au cessionnaire, et par l'acceptation de celui-ci. La mention de ces deux consentements sur les registres de la compagnie équivaut à la signification exigée par la loi.

126. Aussitôt cette inscription faite et signée et la tradition opérée, la cession est parfaite, même à l'égard des tiers, par application des décrets des 15, 16, 17 et 24 août 1793 et de celui du 13 thermidor an XIII, qui ont établi le mode de transfert des rentes sur l'Etat.

127. La tradition des titres est un des éléments

essentiels à la validité du transfert, ainsi que cela résulte de l'art. 1607 du Code civil. Un jugement rendu le 8 juillet 1846 par la première Chambre du tribunal civil de la Seine, l'a décidé ainsi dans les circonstances suivantes :

M. de Vauvimeux avait chargé un agent de change, M. Isot, d'acheter pour son compte 25 actions du chemin du Nord, et lui avait remis les fonds nécessaires à cet effet. M. Isot traita avec M. Falcou, son collègue, chargé lui-même de vendre pour l'un de ses clients.

Le transfert eut lieu ; mais il n'y eut pas remise des titres, cette remise, d'après l'usage, ne devant s'effectuer que lors du paiement.

M. Isot ne paya pas ; le vendeur réclama ses actions et demanda la nullité du transfert ; de son côté, M. de Vauvimeux en soutint la validité et réclama la remise des titres, ou l'autorisation de s'en faire délivrer des *duplicata*.

Mais le tribunal le déclara mal fondé dans sa demande, par les motifs suivants : « Attendu qui si le transfert a pour objet de transporter la propriété à l'acquéreur, cette transmission n'a pas plus de force que celle qui s'opère par des ventes ordinaires ; qu'elle suppose l'accomplissement des obligations imposées à l'acquéreur ; que la délivrance ne peut être exigée par l'acquéreur, aux termes de l'art. 1812 du Code civil, qu'à la charge de payer son prix ; qu'aux termes de l'art. 1607, la délivrance à l'égard des droits incorporels s'opère par la remise des titres ; que, dès lors, cette remise ne peut être exigée qu'en payant le prix ; que l'existence du transfert ne fait

pas supposer le paiement du prix entre agents de change, puisqu'il est d'usage entre eux de ne payer ce prix que sur la remise des titres; que, dans l'espèce, Isot n'ayant pas payé à Falcou le prix des actions qu'il avait acquises pour le compte de Vauvimeux, il n'aurait pu exiger la remise des actions; qu'ainsi Vauvimeux ne pouvait exiger cette remise qu'en justifiant du paiement effectué par Isot, ou en offrant de faire lui-même ce paiement; qu'on ne peut demander le duplicata d'un titre que dans le cas où on a le droit de se faire remettre le titre primitif; que, faute par l'acquéreur de payer son prix, le vendeur a le droit de demander la résolution de sa vente, ou de se faire autoriser à procéder à la revente, aux risques et périls de l'acquéreur; que, dès lors, à défaut par Isot, agent de change de Vauvimeux, de payer le prix du transfert au profit de son commettant, les parties intéressées ont le droit de demander la résolution de ce transfert ou l'autorisation de procéder à la revente aux risques et périls d'Isot, et non aux risques et périls du comte de Vauvimeux, etc. » (*V.* le journal *Le Droit*, du 14 juillet 1846).

Les motifs de ce jugement, fondés sur le défaut de délivrance ou de tradition des titres, nous paraissent parfaitement justes et à l'abri de toute critique.

128. Il était nécessaire, dans l'intérêt public comme dans celui des compagnies, que des garanties fussent exigées pour la sécurité des acheteurs.

La principale de ces garanties est la constatation de l'identité des vendeurs; cette constatation doit être certifiée par les agents de change, sous leur responsabilité personnelle, aux termes de l'arrêté du

27 prairial an x, art. 16. Elle ne peut être faite que par eux ; mais la négociation à laquelle ils auraient concouru serait valable, quand bien même il y aurait eu fraude de la part du vendeur ; les résultats de cette fraude ne pourraient retomber que sur l'agent de change qui se serait laissé tromper.

129. Quant à la preuve de l'identité du cessionnaire, elle n'est point exigée, et l'on conçoit, en effet, qu'elle est inutile : toutes les opérations de transfert se faisant au comptant, celui qui achète n'a pas d'intérêt à déguiser son identité, ni le vendeur à en exiger la preuve.

130. Une seconde précaution à prendre dans l'intérêt des acheteurs, c'est de s'assurer de la capacité des cédants. Lorsque le propriétaire inscrit est décédé, on est dans l'usage de suivre les errements du Trésor, et de se contenter d'un certificat de propriété, délivré par un notaire, relatant les actes divers qui ont transmis au cédant, par succession, donation, legs ou de toute autre manière, la propriété de l'action.

131. Tant que le transfert n'est pas consommé au moyen de l'inscription sur le registre de la compagnie, et de la tradition du titre au cessionnaire, les actions nominatives peuvent être grevées d'oppositions ou de saisies-arrêts sur le cédant. Les transferts ne peuvent plus s'opérer tant que ces oppositions n'ont pas été levées, soit à l'amiable, soit en justice.

132. Par suite de la saisie opérée et validée, le créancier saisissant a le droit de faire ordonner la vente des actions inscrites au nom de son débiteur,

en suivant les formalités exigées par le Code de procédure civile. Le rôle des administrateurs, en ce cas, est purement passif; ils doivent simplement s'en rapporter à justice, et exécuter ses décisions.

133. Quant aux actions au porteur, elles sont de fait insaisissables, car elles existent, par elles-mêmes, comme une monnaie courante; ni les registres ni les souches de la société ne mentionnent le nom du propriétaire.

134. Les statuts d'un grand nombre de sociétés n'ont autorisé la délivrance de cette espèce d'actions qu'après leur libération totale; d'autres compagnies, tout récemment constituées, comme par exemple celles du Nord, de Lyon et de Nantes, l'ont autorisée après paiement des cinq premiers dixièmes.

Nous pensons qu'il est de l'intérêt de toutes celles des compagnies qui sont dans le premier cas de demander sur ce point la réformation de leurs statuts. En voici les motifs :

Le droit de convertir les actions nominatives en actions au porteur est une faveur accordée aux actionnaires, et qui a pour eux une haute importance. L'exercice de ce droit étant facultatif, s'il sert les intérêts ou les convenances de ceux qui veulent en user, il ne blesse en rien la volonté de ceux qui préfèrent conserver des titres nominatifs.

Les actions au porteur sont destinées à jouir d'une grande faveur; si elles ont contre elles des chances de perte ou de vol, elles ont en compensation d'immenses avantages.

Le premier, c'est d'être monétisées, pour ainsi dire, puisque partout elles peuvent être données en

paiement pour leur valeur au cours, comme les billets de banque et les rentes au porteur sur l'Etat.

Le second, c'est de passer de main en main, par tradition immédiate, sans démarches, sans retard, et surtout sans aucuns frais.

Le troisième, c'est d'être, par leur nature, insaisissables, sinon de droit, au moins de fait.

Il est certain que les intérêts généraux gagneront eux-mêmes à cette transformation, qui jettera dans le commerce une plus grande masse de capitaux fictifs, dont la circulation sera aussi facile et presque aussi active que celle des capitaux réels.

L'époque de l'émission des actions au porteur, lorsqu'elle est fixée après le paiement intégral des actions, peut être, pour certaines compagnies, très éloignée, puisque les appels de fonds sont subordonnés aux besoins de la société, et que plusieurs grandes lignes ne pourront être mises à fin que dans l'intervalle de plusieurs années.

Ce retard, qui est nuisible aux intérêts des actionnaires, n'est aucunement utile aux compagnies elles-mêmes.

En effet, les premiers souscripteurs et leurs cessionnaires successifs ne sont garants envers elles que jusqu'à concurrence de cinq dixièmes. Jusqu'à ce que ces cinq premiers dixièmes soient payés, on conçoit qu'il y a intérêt pour les compagnies à maintenir les actions nominatives, parce que les actions n'étant transmissibles que par voie de transfert, ce mode de cession facilite aux compagnies l'exercice du droit de suite contre les obligés. Mais quand les cinq dixièmes ont été payés, quand les compagnies n'ont plus

de recours que contre le porteur, ou plutôt contre l'action, le mode de transmission devient pour elles indifférent ; elles ont même intérêt à ce que la cession s'opère de la main à la main, puisque, par-là, elles se soulagent d'une grande partie du travail que les transferts nécessitent.

135. *Pertes des promesses et des actions.* — Les pertes d'actions et de promesses sont plus communes qu'on ne pense; aussi les statuts des compagnies ont tous prévu cette circonstance, et l'ont, en général, réglementée dans les termes suivants :

« En cas de perte d'actions nominatives, la so-
« ciété ne pourra être tenue de délivrer un titre
« nouveau que moyennant caution, conformément
« aux dispositions des art. 151, 152 et 155 du Code
« de commerce, et une année après que le propriété-
« taire en aura fait la déclaration aux administra-
« teurs, et qu'une annonce à cet effet aura été insé-
« rée dans l'un des journaux désignés en exécution
« de la loi du 31 mars 1833. La caution sera déchar-
« gée un an après avoir été fournie; la déclaration
« devra être faite dans les termes et suivant la
« forme qui seront indiqués par le conseil d'admi-
« nistration. La même faculté n'existera pas pour les
« actions au porteur. » (*Statuts de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux*, art. 15.)

136. Ces dispositions, dans leur application, peuvent faire naître de graves difficultés.

Et d'abord, nous devons faire remarquer qu'il est impossible de les combiner avec celles des articles 151, 152 et 155 du Code de commerce, auxquels elles se réfèrent.

En effet, les deux premiers de ces articles, qui se rapportent aux lettres de change, veulent que la caution ne puisse être obtenue que sur ordonnance de juge, et le troisième, que l'engagement de la caution ne dure pas moins de trois ans.

Cette dernière condition se trouve complétement modifiée par la disposition des statuts qui réduit à un an la durée de l'engagement.

A l'égard de la première, il est impossible de penser que les rédacteurs des statuts aient eu l'intention d'y soumettre soit l'actionnaire, soit la compagnie; car, s'ils sont d'accord l'un pour offrir, l'autre pour accepter une caution volontaire, sans formalités de justice, rien ne peut s'opposer à un tel arrangement qui est dans l'intérêt de tous les deux.

On comprend que le Code ait exigé l'intervention du juge dans le cas de perte d'une lettre de change dont la propriété peut être incertaine; mais on comprend aussi quelle grande différence existe entre cette espèce de titre et une action nominative, qui n'est transmissible que par la voie du transfert, et que les moyens de procéder ne soient pas les mêmes en cas de perte de l'une et de l'autre.

La seule assimilation que les statuts aient voulu établir entre les deux espèces de valeurs, c'est d'obliger soit le propriétaire de la lettre de change, soit celui de l'action nominative, à fournir caution en cas de perte, s'ils veulent obtenir, le premier, son paiement, le second, la délivrance d'un nouveau titre.

Les statuts ne proclament en réalité que deux choses : 1° le droit pour l'actionnaire d'exiger le remplacement du titre perdu ; 2° le droit pour la com-

pagnie de ne satisfaire à la demande qu'un an après que cette demande aura été régulièrement faite, et d'exiger une caution qui sera déchargée à l'expiration d'une autre année. Or, pour l'exercice de ces deux droits, il n'est pas nécessaire de recourir à l'autorité du juge.

137. Quelle sera dès lors la marche à suivre? Nous allons indiquer celle qui a été adoptée par la compagnie du chemin d'Orléans à Bordeaux, et qui nous paraît réunir l'avantage de simplifier l'opération pour les actionnaires, tout en assurant à la compagnie les garanties qu'elle a droit d'exiger.

Cette marche se résume ainsi :

1° Annonces préalables dans un des journaux désignés en exécution de la loi du 31 mars 1833, faisant connaître la perte des actions, et la volonté du propriétaire d'en demander le remplacement.

2° Justification de ces annonces par le réclamant au conseil d'administration, avec déclaration de sa volonté d'exiger, après l'expiration des délais prescrits par les statuts et en fournissant caution, de nouvelles actions pour remplacer les actions adirées.

3° Remise de cette déclaration à l'administration sur récépissé.

4° A l'expiration de l'année, présentation de la caution, qui doit faire sa soumission et qui peut être refusée par la compagnie, si elle n'offre pas une solvabilité suffisante.

5° En cas de non-présentation de caution, faculté accordée au réclamant de se cautionner lui-même, en offrant pour gage soit de l'argent, soit des valeurs

dont il fera le dépôt à la caisse des consignations, ou dans celle de la compagnie.

6° Le cautionnement ou le gage doivent être d'une valeur égale à la valeur nominale des actions perdues, déduction faite des versements opérés sur les actions.

138. Ces diverses dispositions se justifient facilement.

Les quatre premières sont l'exécution des prescriptions des statuts, avec cette seule différence que les statuts semblent exiger que la déclaration précède l'annonce dans les journaux, tandis que l'inverse est prescrit par la formule ci-dessus, comme étant plus conforme à la logique, car il est possible que l'annonce fasse retrouver le titre et rende ainsi la déclaration inutile.

La cinquième est tout en faveur des actionnaires, et n'a rien que de parfaitement légal. En effet, l'art. 2041 du Code civil accorde à celui que la loi ou une condamnation judiciaire obligent de fournir caution, et qui ne peut en trouver une, le droit de fournir, à la place, un gage ou nantissement suffisant; or nous ne voyons aucun motif pour refuser aux actionnaires l'exercice de ce droit.

La sixième disposition fixe le montant du cautionnement ou du gage à la valeur nominale des actions perdues : on ne pouvait exiger plus sans injustice.

On le voit, ces mesures ont pour but et pour résultat de faciliter aux actionnaires qui ont perdu leurs titres les moyens de les retrouver ou de les remplacer, sans exposer les compagnies à aucun danger; nous ne pouvons dès lors qu'inviter les conseils

d'administration de toutes les compagnies à les adopter.

139. Les propriétaires d'actions au porteur ne peuvent, en cas de perte, demander de nouveaux titres; ce droit leur a été formellement refusé par les statuts.

§ IV.—Paiement des intérêts avant et après la mise en exploitation. —Amortissement.—Réserve.—Dividende.

140. *Paiement des intérêts.* — Du moment où la société est régulièrement constituée, les actionnaires ont droit aux intérêts des sommes qu'ils ont versées à compte sur leurs actions; ces intérêts sont, en général, fixés à quatre pour cent. Lorsque l'exploitation est commencée, ils sont payés sur les produits et forment une charge annuelle de la société; mais, tant que les revenus n'existent pas, ces intérêts sont pris sur le capital qu'ils diminuent d'autant.

Cette mesure, d'après laquelle on paie les actionnaires avec leur argent, a été adoptée généralement; et, dans le fait, elle présente deux avantages : le premier, de ne pas les priver des intérêts de leurs versements pendant un temps plus ou moins long; le second , de ne les obliger à rapporter ces intérêts, dans aucun cas, même dans celui où le capital social deviendrait insuffisant.

141. *Amortissement.* — L'amortissement consiste dans un prélèvement annuel qui se fait sur les produits de l'opération, et qui est calculé de manière qu'au moyen des intérêts composés, il soit suffisant pour rembourser, dans un temps fixé, la totalité du capital social.

142. Le mode généralement employé à cet effet par les compagnies de chemins de fer, consiste à rembourser annuellement un certain nombre d'actions indiquées par la voie d'un tirage au sort.

143. Ces actions sont toujours remboursées au pair, c'est-à-dire d'après leur valeur d'émission; mais, quoique éteintes, elles n'en continuent pas moins de produire des intérêts, qui sont eux-mêmes affectés au fonds d'amortissement qu'ils viennent augmenter chaque année.

Par ce moyen, toutes les actions doivent se trouver remboursées dans le délai déterminé par les statuts.

144. Les propriétaires des actions remboursées n'ont plus droit aux intérêts de ces actions, mais ils conservent leur part dans les bénéfices de l'entreprise comme les autres actionnaires, et reçoivent, en échange de leurs actions primitives, de nouveaux titres qui leur donnent droit aux dividendes ou répartitions de bénéfices, et, en outre, le droit d'assister aux assemblées générales.

145. *Réserve.*—La réserve se compose de sommes prélevées annuellement sur les produits, et dans la proportion de ces produits. Ces sommes, destinées à parer aux dépenses imprévues et à venir en aide au capital social, sont placées par le conseil d'administration, et produisent des intérêts plus ou moins élevés; de cette façon, ces réserves, en s'accumulant, s'élèvent jusqu'à la limite fixée par les statuts.

146. Lorsque cette limite est atteinte, les prélèvements cessent d'avoir lieu; si la réserve vient à être entamée, les prélèvements s'opèrent de nouveau

jusqu'à ce que la réserve soit ramenée à son chiffre normal.

147. La réserve ne cesse pas de faire partie de l'actif social; elle y figure lors de la liquidation.

Elle ne se prend que sur les bénéfices *réels* de l'opération, à raison de tant pour cent.

148. *Dividendes.* — Les dividendes sont les produits de la répartition, sur chaque action, des bénéfices annuels de l'opération, après que toutes les charges ont été acquittées.

149. Ainsi, sur les bénéfices, on doit prélever d'abord :

1° Les frais d'administration, ceux de traction, d'entretien de la voie et du matériel, et généralement tous les frais qu'entraîne l'exploitation;

2° Le fonds d'amortissement, tel qu'il est fixé par les statuts;

3° Les intérêts de tout le capital social, sans distinction des actions remboursées ou non remboursées, la portion d'intérêts afférente aux premières étant destinée au fonds d'amortissement;

4° La réserve, jusqu'à ce qu'elle ait atteint sa limite.

Ce qui reste après ces prélèvements opérés est distribué aux actionnaires, et forme ce qu'on nomme les *dividendes*.

150. A quelque somme que s'élèvent les dividendes, les actionnaires ne peuvent jamais être tenus de les rapporter, ainsi que nous l'avons dit pour les intérêts qui leur ont été payés (*V.* n° 140), quand même, ultérieurement, l'opération tournerait à mal et que la société deviendrait insolvable.

Ce principe, conforme à l'opinion de MM. Merlin, Favard et Pardessus, a été sanctionné par la jurisprudence ; M. Delangle (*des Sociétés commerciales*, n° 454), qui le professe également, y met cependant une restriction, c'est qu'il y ait bonne foi de la part des répartiteurs et des actionnaires. Nous pensons comme lui que la fraude, si elle était prouvée, pourrait être une cause de rapport.

§ V. — Assemblées générales. — Mode de convocation. — Pouvoirs des assemblées. — Vote. — Liquidation.

151. Les actionnaires pris individuellement ont des droits à peu près nuls ; ils ne peuvent directement ni indirectement s'immiscer dans l'administration de la société, ni la critiquer ni en demander la modification ; ils n'ont pas davantage la faculté de demander communication des registres de la comptabilité, ni même de la position matérielle et financière de l'entreprise : l'exercice de tous ces droits ne commence ponr eux que lorsqu'ils sont réunis en assemblée générale. Les créanciers et les héritiers des actionnaires n'ont pas plus de droits qu'eux-mêmes.

152. On conçoit qu'il ne saurait en être autrement.

En effet, il existe un si grand nombre d'intéressés, que la volonté de chacun ne compte que pour une part minime dans la volonté générale ; on ne saurait avoir égard à l'opinion exprimée isolément par quelques-uns d'entr'eux, puisque cette opinion pourrait se trouver en désaccord avec celle du plus grand nombre ; et comme, de fait, l'intérêt de chaque actionnaire est le même, il en résulte que

le soin de le conserver doit appartenir à tous. Ainsi se justifie la nécessité d'une réunion générale, où l'avis de la majorité devient une loi qui oblige tous les dissidents.

153. Cependant si des actionnaires prétendaient avoir été amenés à prendre des actions par suite de manœuvres coupables, ils pourraient individuellement porter leurs réclamations devant les tribunaux : la fraude fait exception à toutes les règles.

154. Puisque les droits des actionnaires ne peuvent être utilement appréciés et discutés que dans les assemblées générales, nous devons exposer en détail ce qui concerne cette matière, en nous occupant successivement de la formation de ces assemblées, des pouvoirs qui leur appartiennent, et du mode admis pour le vote.

155. L'assemblée générale doit être réunie au moins une fois chaque année.

Les décisions qui émaneraient d'une assemblée non régulièrement convoquée seraient frappées de nullité.

156. Les statuts ont tous fixé, dans des termes presque identiques, le mode de convocation et la composition de ces assemblées, ainsi que la manière dont elles doivent procéder. Voici l'économie des dispositions à cet égard, que l'on retrouve à peu près partout :

157. L'assemblée générale régulièrement constituée représente la totalité des actionnaires.

158. Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur d'un certain nombre d'actions déterminé, qui varie ordinairement de dix à quarante.

159. Les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée, peuvent s'y faire représenter par un mandataire ayant le droit personnel d'y assister.

160. Les convocations sont annoncées par un avis inséré, trente jours avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés en exécution de la loi du 31 mars 1833.

161. L'assemblée générale, pour être régulièrement constituée, doit être composée d'un certain nombre d'actionnaires représentant une certaine quotité du capital social. Le nombre le plus généralement fixé est de trente, et la quotité du capital, un dixième.

Dans le cas où, sur une première convocation, ces conditions ne sont pas remplies, et où, par conséquent, l'assemblée ne peut être constituée, elle est ajournée à quinzaine. Cette seconde convocation est annoncée de la même manière que la première par la voie des journaux; et dans cette seconde réunion, l'assemblée se constitue et délibère valablement, quel que soit le nombre des actionnaires présents et la fraction du capital qu'ils représentent.

162. Pour constater leur droit d'assister à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier, au siége de la société, plusieurs jours à l'avance, ordinairement de trois à quinze, de leurs titres et des pouvoirs dont ils sont porteurs; faute par eux de le faire dans les délais fixés par les statuts, ils encourent la forclusion.

163. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, ou par celui des membres qui le remplace; les deux plus forts ac-

tionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs; le secrétaire est choisi par le bureau.

164. Toutes les délibérations sont prises à la majorité des voix des actionnaires présents ou représentés.

165. Chaque actionnaire ne peut avoir en son nom personnel, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, qu'un nombre de voix déterminé (ordinairement cinq); comme mandataire, le nombre de voix dont il peut se prévaloir est également déterminé, et varie de cinq à dix.

166. L'assemblée générale, *sur les propositions du conseil d'administration*, délibère sur toutes les affaires qui intéressent la société. Elle entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes. Elle autorise les traités, conventions et mesures de toute nature qui ne rentrent pas dans les limites des pouvoirs accordés aux administrateurs. Elle délibère sur les emprunts, sur les questions de prolongement, d'embranchement, d'augmentation du fonds social, de modifications ou additions aux statuts, et généralement sur les affaires de toute nature. Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou empêchement. Elle détermine la rémunération qui peut être allouée aux administrateurs, tant pendant l'exécution des travaux, qu'après la mise en exploitation; elle fixe la somme à laquelle doivent s'élever les frais faits pour l'obtention de la concession et la constitution de la société.

167. Les délibérations de l'assemblée générale

prises conformément aux statuts obligent la compagnie.

168. Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau ; les extraits certifiés par le président peuvent être produits en justice.

169. Lorsqu'il s'agit de voter sur des questions de prolongements ou d'embranchements, d'augmentation du fonds social, de modifications ou additions aux statuts, les actionnaires doivent en être prévenus à l'avance; il en est de même pour les emprunts qui ne peuvent être votés que dans une assemblée représentant le cinquième du fonds social et à la majorité des deux tiers des membres présents ou représentés.

170. Pour les prolongements ou embranchements et modifications des statuts, l'assemblée doit réunir un nombre d'actionnaires représentant le quart du fonds social.

171. Tous changements aux statuts doivent être approuvés par le gouvernement, pour être exécutoires.

172. Tel est l'ensemble des dispositions concernant les assemblées générales ; elles soulèvent plusieurs questions importantes, que nous allons successivement examiner.

Les premières se rapportent au mode de convocation.

Les secondes, aux pouvoirs de l'assemblée.

Les troisièmes, à la manière de recueillir les voix et de constater les votes.

173. *Mode de convocation.* — Presque toutes les

compagnies se contentent d'annoncer le jour de la réunion de l'assemblée par la voie des journaux désignés suivant les prescriptions de la loi de 1833. Ce mode de convocation nous paraît insuffisant, et, de plus, pour certaines compagnies, tout à fait irrégulier.

On conçoit que les propriétaires d'actions au porteur, qui sont inconnus de l'administration, soient tenus de s'en contenter, puisqu'il n'y a pas d'autre moyen de les prévenir; toutefois, même à leur égard, nous croyons que la publicité donnée par les journaux désignés pour recevoir les annonces légales, devrait être complétée par des insertions supplémentaires faites dans les journaux les plus répandus de Paris, et dans ceux des localités principales traversées par la ligne de fer.

174. Quant aux porteurs d'actions nominatives, ils sont tous parfaitement connus de l'administration; les registres de transferts indiquent leurs noms et leurs demeures; il y a donc convenance à les convoquer par lettres spéciales; en un mot, l'administration ne doit rien négliger pour que les intéressés soient prévenus; plus elle fera d'efforts pour atteindre ce but, mieux elle remplira son mandat. En agissant autrement, elle encourrait le reproche de n'avoir voulu soumettre sa gestion qu'à ses partisans, réunis dans une sorte de huis clos.

175. De mandataire à mandant, ce mode de convocation est de convenance, et, de plus, pour certaines compagnies, une obligation légale. Ainsi quelques statuts veulent que les convocations soient annoncées trente jours à l'avance par un avis inséré dans les

journaux désignés, et que, lorsqu'il y a lieu de délibérer sur des emprunts, prolongements, embranchements, etc., les lettres de convocation en fassent mention.

Il résulte, selon nous, de ces deux dispositions combinées, qu'indépendamment d'une annonce dans les journaux désignés, il doit y avoir toujours des lettres de convocation ; que seulement les lettres ne doivent contenir aucune désignation spéciale, lorsque le conseil d'administration n'a l'intention de soumettre à l'assemblée aucune question d'emprunt, de prolongement, etc., et que, dans le cas contraire, ces lettres doivent l'indiquer formellement. En supposant quelqu'ambiguïté dans cette disposition, elle devrait être interprétée en faveur des actionnaires, parce que, ainsi que nous l'avons dit, c'est un devoir, de la part des administrateurs mandataires, de prendre toutes les précautions possibles pour que leurs mandants soient suffisamment avertis. Enfin, les délibérations n'étant valables, aux termes des statuts, qu'autant que l'assemblée est régulièrement constituée, il en résulte que l'insuffisance de la convocation pourrait entraîner la nullité des délibérations.

176. *Pouvoirs de l'assemblée.* — Nous avons indiqué succinctement les objets dont l'assemblée avait droit de s'occuper ; nous y reviendrons tout-à-l'heure ; mais auparavant, nous devons faire remarquer que les statuts de toutes les compagnies qui les autorisent à délibérer sur les divers objets indiqués, ajoutent ces mots : *sur les propositions du conseil d'administration.*

Examinons quelle est la portée de cette restriction.

S'ensuit-il nécessairement que l'assemblée n'ait aucun droit d'initiative ; qu'elle ne puisse délibérer sur d'autres objets que ceux qu'il plaît aux conseils d'administration de lui soumettre?

Nous ne le pensons pas.

En effet, d'abord, la disposition ci-dessus est, dans sa forme, plutôt énontiative que limitative ; elle s'explique et se justifie par cette considération que l'initiative des propositions doit appartenir naturellement à l'administration, placée dans la position de savoir mieux que personne ce qui peut être utile aux intérêts de la société. Mais, entre ce droit des administrateurs et celui de circonscrire dans le cercle de leurs volontés individuelles ou de leurs combinaisons personnelles la puissance de l'assemblée générale, il y a une distance immense.

Il faut, selon nous, toujours revenir à cette vérité incontestable, que l'assemblée générale représente tous les actionnaires, et que tous forment la société ; qu'ils sont intéressés plus que personne au succès de l'entreprise ; que les administrateurs ne sont que leurs mandataires, et qu'il serait exorbitant qu'un mandataire pût à son gré gérer l'affaire de son mandant et lui interdire le droit de s'en occuper, en donnant des ordres, des instructions ou même simplement des conseils sur la gestion.

Pour justifier une telle prétention, il faudrait un texte absolument prohibitif ; il faudrait que ce texte déclarât formellement que l'assemblée n'a droit de délibérer que sur les questions que les mandataires voudront bien lui soumettre. Or ce texte n'existe pas, et quand même il existerait, il faudrait le con-

sidérer comme purement comminatoire, parce qu'il violerait ouvertement les règles du droit, de l'équité et du bon sens.

Qu'on réfléchisse, en effet, aux conséquences d'un pareil système, et l'on verra combien elles seraient déplorables. Dans notre temps de cupidité fiévreuse et d'industrie aventureuse, on peut, sans trop de témérité, supposer un conseil d'administration sans probité, ou du moins incapable; il serait donc loisible à ce conseil, pour couvrir son incurie ou sa mauvaise foi, de n'occuper l'assemblée que d'objets futiles, de ne lui soumettre aucune des questions propres à l'éclairer sur les actes de sa gestion, pas même les comptes; et il pourrait ainsi, pendant toute la durée de ses fonctions, ruiner la société, sans avoir à redouter le moindre contrôle, la plus légère critique de sa part!

Une telle doctrine est insoutenable, et nous devons donc conclure que l'assemblée générale est souveraine pour proposer toutes les mesures qu'elle croit utiles à l'intérêt général de la société, et que les administrateurs ne peuvent mettre obstacle à la délibération sur les mesures proposées.

177. Mais comment régularisera-t-on ce droit d'initiative? N'est-il pas à craindre que, dans une assemblée nombreuse, les propositions ne se multiplient, ne se croisent, et n'amènent la confusion et le désordre?

Cette objection n'est pas sérieuse. Deux moyens bien simples peuvent être employés pour empêcher la confusion qu'on redoute : le premier, c'est de n'admettre à la discussion que les propositions qui seront appuyées par un certain nombre d'actionnai-

res ; le second, de nommer une commission chargée d'examiner la comptabilité; cette nomination, autorisée par les statuts de quelques compagnies (1), et sur laquelle les autres sont restés muets, ne pourrait être refusée que par la majorité.

L'examen de la comptabilité amène nécessairement celui de tous les actes de l'administration, car chacun d'eux se résume en un chiffre de recette ou de dépense ; la commission sera donc à même de les apprécier et de proposer toutes les mesures utiles, soit pour rectifier la marche suivie, soit pour l'approuver et indiquer les améliorations qu'elle reconnaîtra utiles. La commission formulera dans un rapport ses conclusions, qui seront soumises séparément à l'assemblée.

178. Nous avons indiqué la nomenclature des diverses matières qui doivent être soumises à l'assemblée générale ; mais cette nomenclature n'est pas limitative, on doit y rattacher tout ce qui peut intéresser directement ou indirectement la société.

179. De ces diverses matières, nous n'en voyons que deux qui exigent quelques explications : ce sont celles relatives : 1° à la rémunération des administrateurs et au paiement des frais faits pour la création de la société et l'obtention de la concession ; 2° au remplacement des administrateurs.

Le droit des administrateurs à une rémunération ne saurait être contesté. Plus une affaire est impor-

---

(1) Voir notamment les *Statuts de la compagnie du Chemin de fer de Versailles* (rive gauche.)

tante, plus les soins qu'elle demande sont minutieux et exigent de temps et de peine, plus doit être élevée l'indemnité à accorder à ceux qui en sont chargés. Il faut que cette indemnité soit non pas seulement équitable, mais encore honorable, suivant l'expression consacrée.

180. Cette rétribution peut consister ou en jetons de présence d'une valeur déterminée, et auxquels ont droit ceux des administrateurs qui assistent aux conseils ou aux commissions, ou en un traitement annuel. Le premier mode est assez généralement adopté; cependant le second s'applique presque toujours aux directeurs, qui sont obligés de sacrifier tout leur temps à la conduite de l'opération.

181. Les frais faits pour l'obtention de la concession et la constitution de la société sont une dette légitime imposée par les statuts. L'assemblée des actionnaires ne peut donc en refuser le paiement; mais elle a seule le droit d'en régler et d'en arrêter le montant, et de se faire représenter à cet effet toutes les pièces justificatives.

182. Elle peut refuser l'allocation des dépenses non justifiées, et critiquer le mérite des justifications qui lui sont présentées.

Quoique leur droit à cet égard soit absolu, nous pensons que les assemblées ne doivent en user que très modérément. En effet, les dépenses nécessitées par la constitution des sociétés et l'obtention des concessions ne peuvent toutes être établies sur pièces à l'appui; les démarches de toute nature, les voyages, une foule de circonstances imprévues, ont pu être l'occasion de frais pour raison desquels il est convenu-

ble que les assemblées s'en rapportent aux déclarations des conseils d'administration, toutes les fois que ces frais ne paraîtront pas s'élever à un chiffre exorbitant.

183. Nous avons dit que les assemblées générales avaient de grands pouvoirs; ces pouvoirs, cependant, ont des bornes naturelles qui ne peuvent être franchies. Les assemblées ne peuvent rien faire au mépris des dispositions des statuts : toute délibération qui les violerait serait nulle de droit.

Ainsi, elles ne peuvent changer les dispositions constitutives du contrat de société, ni appliquer en tout ou partie le capital social à toute autre opération que celle qui en fait l'objet.

Elles ne peuvent décider que l'actionnaire qui a versé sa mise sociale sera tenu d'apporter une somme nouvelle, ou qu'il devra rapporter les intérêts de cette mise et les dividendes qu'il aura reçus de bonne foi.

184. Nous avons eu déjà occasion de dire que la nomination des administrateurs appartenait, d'après la loi, à l'assemblée des actionnaires, et que si ceux-ci étaient obligés de se soumettre à la nomination faite d'office par les statuts, c'était une exception qu'il fallait déplorer dans l'intérêt des principes, et restreindre le plus possible.

Mais lorsque le temps fixé pour l'exercice des administrateurs ainsi nommés est expiré; lorsque quelqu'un d'entre eux a donné sa démission, ou est décédé, le droit de l'assemblée reprend sa force, et c'est elle qui doit le remplacer ou le confirmer dans ses fonctions.

185. Les administrateurs sortants sont rééligibles.

186. C'est un fait important pour l'assemblée que celui d'une nomination; car, par le résultat, elle approuve ou elle blâme la marche suivie par l'administration.

En effet, le conseil d'administration d'une compagnie forme un tout composé d'individualités moralement responsables de la gestion de l'entreprise : frapper une de ces individualités par une exclusion, c'est frapper le conseil tout entier, en lui faisant connaître indirectement qu'il ne possède plus la confiance des actionnaires. Cette mesure si grave ne doit être prise par l'assemblée qu'après avoir été mûrement réfléchie; si les conseils d'administration ont sa confiance, elle doit se garder de les changer, dans l'intérêt de la justice d'abord, puis, dans l'intérêt bien entendu de l'entreprise, qui pourrait être ébranlée par une mesure intempestive; mais si les administrateurs ont démérité dans son esprit, elle doit avoir le courage de le proclamer.

Les nominations se font à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Le temps pendant lequel les nouveaux élus doivent exercer leurs fonctions est fixé avant l'élection.

187. *Vote.* — Les voix, dans les délibérations, se comptent, non par tête, mais par le nombre des actions.

Ainsi, suivant les prescriptions des statuts, dix, quinze, vingt, et même quelquefois quarante actions, sont nécessaires pour avoir droit à une voix; mais la même personne, quel que soit le nombre d'actions

qu'elle possède, ne peut avoir qu'un certain nombre de voix, qui est déterminé par les statuts.

Le même actionnaire peut encore voter comme mandataire avec une voix par vingt actions, sans que pour tous les mandats dont il est chargé, il puisse réunir un plus grand nombre de voix que celui déterminé par les statuts, lequel est ordinairement de dix.

188. Les actionnaires étant obligés de faire la justification de leurs titres au siége de la compagnie, doivent recevoir, en échange, une carte d'admission qui indique à l'avance le nombre de voix auxquelles ils ont droit, soit en leur nom personnel, soit comme mandataires.

189. Les statuts ne disent rien sur la manière dont les délibérations doivent avoir lieu; il faut donc à cet égard suivre l'usage de toutes les assemblées délibérantes. Ainsi le vote pourra être public ou secret, suivant le vœu manifesté par la majorité de l'assemblée.

190. C'est surtout quand il s'agit de la nomination des administrateurs que le scrutin secret nous paraît devoir être employé; il est conforme à nos mœurs et à nos usages, et nous semble mieux assurer l'entière indépendance des votes; dans ce cas, chaque votant remettra dans l'urne un nombre de bulletins égal à celui des voix auxquelles il aura été reconnu avoir droit.

191. *Liquidation de la société.* — La liquidation doit avoir lieu forcément à l'expiration du terme fixé pour la durée de la société.

192. Elle peut être nécessitée, avant cette époque,

par des circonstances impérieuses et imprévues, et notamment par la perte de tout ou partie du capital social; dans ce dernier cas, c'est à l'assemblée générale des actionnaires qu'il appartient de décider s'il y a lieu ou non à liquidation, et, en cas d'affirmative, à en déterminer le mode.

193. La liquidation, quelle que soit la cause qui l'ait amenée, est soumise à des obligations dont la société doit, avant tout, prescrire l'exécution. La première, c'est de remplir ses engagements envers l'Etat, et d'employer d'abord l'actif social à mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement dans les conditions déterminées par l'acte de concession et le cahier des charges y annexé; la seconde, de payer les dettes sociales. Ce n'est qu'après avoir rempli ces engagements que les actionnaires peuvent se partager le reste de l'actif.

194. Mais ici se présente une grave question.

Nous avons dit (*suprà* nos 141 et suiv.) que les statuts en général autorisent les sociétés à placer leur fonds d'amortissement sur elles-mêmes, c'est-à-dire, en remboursements annuels d'actions désignées par la voie du sort, et continuant à produire des intérêts applicables à l'amortissement.

Supposons une société qui aura été constituée pour trente ans et qu'une circonstance majeure aura contrainte, au bout de dix ans d'existence, à une dissolution et à une liquidation.

Supposons encore que le passif ait absorbé la plus grande partie de l'actif, ou même que l'actif n'ait pas suffi pour couvrir entièrement le passif.

Le fonds d'amortissement, pendant tout le temps

qu'aura duré la société, n'en aura pas moins agi chaque année, et servi à rembourser un nombre plus ou moins considérable d'actions désignées par la voie du sort.

Les actionnaires qui auront été ainsi remboursés pourront-ils conserver les sommes qu'ils auront reçues, ou bien, au contraire, seront-ils obligés d'en faire le rapport, d'abord, pour que ces sommes puissent servir à l'acquittement des dettes sociales, ensuite, pour qu'elles soient partagées entre toutes les actions souscrites?

Pour justifier la solution de la question dans ce dernier sens, on s'attache d'abord à bien préciser la position des actionnaires remboursés vis-à-vis de la société.

Les actionnaires remboursés, dit-on, sont, malgré ce remboursement, demeurés actionnaires; ils ont conservé tous les droits, tous les avantages qu'ils avaient auparavant; ils ont concouru, comme tous les autres actionnaires, aux opérations de la société, par l'exercice du droit de voter aux assemblées générales; d'où il suit qu'ils sont responsables, au même degré qu'eux, de la mauvaise direction qui a été donnée à l'entreprise.

Le remboursement aux actionnaires désintéressés, ajoute-t-on, a été fait avec le fonds d'amortissement. Si ce fonds, au lieu d'être placé dans les mains des actionnaires, l'avait été dans une caisse publique ou privée, ou en rentes sur l'Etat, avec intérêts composés, il se serait trouvé intact au jour de la dissolution, et serait devenu le patrimoine de tous, avec un droit égal pour chacun.

On cherche à fortifier cette argumentation en invoquant les principes généraux du droit consignés dans les art. 18 du Code de commerce, 1832, 1833 et 1852 du Code civil.

Aux termes de l'art. 18 du Code de commerce, dit-on, le contrat de société se règle par le droit civil, par les lois particulières au commerce et par les conventions des parties.

L'article 1832 du Code civil définit la société : un contrat par lequel deux ou plusieurs personnes conviennent de mettre quelque chose en commun dans la vue de partager le bénéfice qui pourra en résulter.

D'après l'article 1833, toute société doit être contractée pour l'intérêt commun des parties; et chaque associé doit y apporter de l'argent, ou d'autres biens, ou son industrie.

L'article 1855 porte que la convention qui donnerait à l'un des associés la totalité des bénéfices est nulle, et qu'il en est de même de la stipulation qui affranchirait de toute contribution aux pertes les sommes ou effets mis dans la société par un ou plusieurs associés.

Ainsi les principes du droit, comme ceux de l'équité, veulent que, dans une société, quelle que soit sa nature ou son but, commerciale ou civile, en nom collectif, en commandite ou anonyme, les chances de bénéfice ou de perte soient supportées par tous les actionnaires, dans la proportion de l'apport respectif de chacun.

Or dans l'espèce ci-dessus posée, si les actionnaires remboursés pouvaient conserver le montant in-

tégral des actions qui leur ont été remboursées, ils ne perdraient rien, et laisseraient la totalité des pertes à la charge de leurs coassociés non remboursés ; il y a mieux, dans les années de prospérité, ils pourraient avoir reçu des dividendes, et par conséquent se trouver en bénéfice, et tout cela parce que le sort leur aurait été plus favorable qu'aux autres !

Ce résultat ne serait-il pas la violation la plus manifeste des principes ci-dessus posés, et notamment de l'art. 1855, qui déclare positivement nulle la convention sociale qui aurait pour objet d'établir l'inégalité de position entre les associés ?

Cette argumentation paraît concluante; mais, en réalité, elle n'a pas de fondement sérieux. C'est ce qu'il est facile de démontrer.

Une observation importante, qui domine cette discussion, doit, avant tout, être faite : c'est que l'amortissement se prend, non sur le capital social, mais sur les bénéfices nets réalisés; et que si la somme qui a été attribuée à cet amortissement n'avait pas reçu cette destination, elle aurait été remise aux actionnaires à titre de dividendes, lesquels ne sont jamais sujets à rapport. (V. *suprà*, n° 150.)

Ceci posé, il nous paraît évident que la condition portée aux statuts, d'employer ce fonds d'amortissement ou cette portion des bénéfices sociaux au remboursement d'actions indiquées par la voie du sort, a créé un droit aléatoire en faveur de tous les actionnaires, droit qui doit être respecté par le double motif que le bénéfice pouvait en appartenir aux uns aussi bien qu'aux autres, et que tous l'ont consacré par un consentement formel. Comment, dès

lors, ceux que le sort a favorisés pourraient-ils être plus tard inquiétés à ce sujet?

A tort, selon nous, on invoque en cette matière les principes généraux du droit. Les dispositions spéciales des statuts des compagnies s'opposent à leur application dans la circonstance donnée.

En effet, les statuts ayant autorisé la conversion de toutes les actions en actions au porteur, faculté qui peut être exercée aussi bien à l'égard des actions de jouissance qu'à l'égard des actions de capital, il en résulte que celui qui s'est dessaisi de ses actions ne peut plus être considéré comme associé; que les droits et obligations attachés au titre cessent d'affecter la personne du cédant, et pèsent en totalité et exclusivement sur la tête du cessionnaire.

De cette position découle l'impossibilité absolue de constater entre tous les individus qui se sont successivement transmis le titre, quel est celui qui a reçu le remboursement, car le remboursement est affecté à l'action et doit être fait sur sa représentation.

A qui donc demanderait-on le rapport?

Aux porteurs d'actions de jouissance, comme étant censés avoir profité du remboursement? Mais comment trouver ceux dont les titres sont au porteur? Comment justifier que les autres ont réellement reçu le montant de l'action primitive?

Aux associés primitifs, ou premiers souscripteurs? Mais ceux qui se sont retirés de la société par la vente de leurs actions, et ce sera le plus grand nombre, peut-être la totalité, répondront qu'en cédant leurs droits, ils sont devenus tout à fait étrangers à l'opération.

On le voit donc, il y aurait impossibilité matérielle d'arriver à un résultat, et de rétablir avec justice l'équilibre entre les actionnaires.

Cette impossibilité a dû être prévue; elle a été sans aucun doute reconnue par le conseil d'Etat lors de la rédaction des statuts, puisqu'ils ont été approuvés par l'ordonnance royale, quoi qu'ils autorisassent le remboursement des actions et n'eussent pas soumis au rapport les actions remboursées : il ne reste donc plus qu'à les exécuter.

Il n'y avait qu'un seul moyen d'éviter l'inconvénient possible que nous avons signalé, c'était de faire un placement annuel du fonds d'amortissement, et de le répartir après un certain nombre d'années d'une manière égale entre toutes les actions; mais la difficulté de placement eût été immense; le taux de l'intérêt ne se serait peut-être pas élevé à quatre pour cent; les sûretés fournies auraient pu devenir illusoires; l'emploi immédiat d'un fonds d'amortissement pour rembourser les actions présentait des avantages certains, qui devaient faire accorder à ce dernier système la préférence sur tout autre.

CHAPITRE II.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC L'ÉTAT.

---

195. Les rapports des compagnies avec l'Etat ont pour objet : 1° La concession du chemin de fer ; 2° Sa construction ; 3° Son exploitation. Chacun de ces trois points sera traité dans une section distincte.

SECTION Ire.—Modes de concession des chemins de fer.

196. L'établissement d'un chemin de fer est une entreprise d'utilité publique, qui, dès lors et aux termes des lois des 7 juillet 1833, art. 3, et 3 mai 1841, art. 3, doit être autorisée par une loi, à moins qu'il ne s'agisse d'un embranchement de moins de vingt mille mètres, pour lequel une ordonnance royale suffit.

197. La concession, quelle que soit l'étendue de la ligne qui en fait l'objet, peut avoir lieu de deux

manières : ou par un traité particulier passé entre l'administration et la compagnie et qui en indique toutes les conditions, ou par voie d'adjudication publique.

198. Dans le premier cas, il faut distinguer : si la concession n'a pas été autorisée d'avance, elle doit l'être plus tard par une loi ; dans l'hypothèse contraire, elle ne devient définitive et irrévocable qu'autant qu'elle est sanctionnée par une ordonnance royale.

199. Dans le cas d'adjudication, une loi ou une ordonnance royale, rendue d'avance, autorise le ministre des travaux publics à y procéder, suivant les formes indiquées et les conditions exprimées dans un cahier des charges qui s'y trouve annexé.

200. Les plus importantes de ces formes sont celles de la publicité et de la concurrence.

Mais que doit-on entendre par ce dernier mot ? Y a-t-il concurrence, même quand il ne se présente qu'un seul soumissionnaire ? Oui, pourvu qu'il n'ait pas empêché d'autres individus de concourir ; car, du moment qu'il y avait possibilité qu'il s'en présentât plusieurs, celui qui a obtenu l'adjudication a dû faire sa soumission en conséquence.

201. Mais si plusieurs compagnies, qui agissaient d'abord séparément, se sont ensuite concertées ensemble, afin d'empêcher les effets fâcheux qui pouvaient résulter pour elles d'une lutte sérieuse, d'une concurrence loyale ; si elles ont mêlé leurs intérêts dans le but unique d'obtenir la concession moyennant le rabais le moins fort possible sur la durée de jouis-

sance, le ministre, dans ce cas, doit-il, peut-il passer outre à l'adjudication?

C'est là une question dont la solution négative ne serait pas douteuse, s'il s'agissait d'une adjudication ayant pour objet toute autre chose qu'une concession de chemin de fer. On n'hésiterait pas, nous le pensons, à appliquer aux compagnies qui se seraient ainsi fusionnées les dispositions des articles 419 ou 412 du Code pénal.

En effet, l'art. 419 porte : « Tous ceux qui..., par réunion ou coalition entre les principaux détenteurs d'une même marchandise ou denrée, tendant à ne pas la vendre ou à ne la vendre qu'à un certain prix, ou qui, par des voies ou moyens frauduleux quelconques, auront opéré la hausse ou la baisse du prix des denrées ou marchandises ou des papiers et effets publics au-dessus ou au-dessous des prix qu'aurait déterminés la concurrence naturelle et libre du commerce, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à un an, et d'une amende de 500 francs à 10,000 francs, et, en outre, pourront être soumis à la surveillance de la haute police. »

Ainsi la loi punit les réunions ou coalitions ou les moyens frauduleux quelconques employés pour opérer la hausse ou la baisse du prix des papiers ou effets publics.

Si donc des individus ou des compagnies se réunissaient pour opérer la hausse ou la baisse des effets publics, il n'est pas douteux que la disposition ci-dessus ne leur fût applicable.

Pourquoi n'en serait-il pas de même lorsque la réunion ou coalition ou les manœuvres ont lieu dans

le but d'obtenir à de meilleures conditions la concession d'une ligne de fer ?

Serait-ce parce que l'art. 419 n'a pas nommément parlé des concessions ? Le silence de la loi, à cet égard, s'explique par cette circonstance de fait, qu'à l'époque de la promulgation du Code pénal, les adjudications par voie de soumissions cachetées, qui sont maintenant la règle adoptée par l'Etat et par les administrations publiques en matière de fournitures et de travaux à faire pour leur compte, n'étaient point en usage. Mais est-ce que les motifs d'empêcher la coalition ne sont pas dans ce cas les mêmes que dans l'autre ? n'y a-t-il pas également préjudice pour l'Etat ? le préjudice n'est-il même pas plus direct dans le premier cas que dans le second ?

En supposant que les coalitions en matière de concesssions de chemin de fer, ne fussent pas punies par l'art. 419 du Code pénal, du moins le seraient-elles par l'art. 412 dudit Code.

En effet, ce dernier article prévoit le cas où des enchérisseurs auraient été écartés d'une adjudication par voies de fait.... ou par *dons* ou *promesses*. Sans doute, les compagnies fusionnées n'ont pas fait de dons ni de promesses ; mais elles ont réuni leurs intérêts ; au lieu de rivaliser entre elles, elles se sont concertées dans un but commun ; et, pour écarter la concurrence, elles se sont fait des avantages réciproques.

N'est-ce pas là une violation flagrante de la loi qui veut que l'adjudication ait lieu par voie de concurrence ? n'est-ce pas en vue d'une concurrence sérieuse

qu'elle fixe un maximum de jouissance? et si les compagnies entre lesquelles cette concurrence devait se produire, et dont l'existence avait déterminé la fixation de ce maximum, viennent à se coaliser, n'est-on pas autorisé à dire que la loi a été éludée et que le ministre doit refuser, en de telles circonstances, de procéder à l'adjudication? Non-seulement, il devrait être sursis à l'adjudication, mais nous pensons en outre que le ministère public devrait d'office poursuivre devant les tribunaux les administrateurs des compagnies fusionnées.

202. Plusieurs conditions sont imposées à la compagnie qui veut se présenter à une adjudication: elle doit 1° avoir été préalablement admise à concourir par le ministre des travaux publics dans le délai par lui fixé; 2° avoir déposé dans ledit délai, au secrétariat général du ministère des travaux publics la liste des souscripteurs avec le montant de chaque souscription; 3° avoir fait préalablement, avant quatre heures du soir du jour qui précède celui de l'adjudication, un dépôt de garantie, dont le montant est déterminé par le cahier des charges. Ce dépôt peut être réalisé en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Le lendemain du jour désigné pour la réception des soumissions, les dépôts de garantie sont rendus aux concurrents dont les offres n'ont pas été acceptées.

203. Les soumissions sont reçues au jour et à

l'heure indiqués au ministère des travaux publics, en présence d'une commission désignée et présidée par le ministre de ce département.

204. Elles sont reçues cachetées des mains des soumissionnaires ; elles sont marquées de suite d'un numéro d'ordre et rangées sur le bureau, pour être ouvertes par le ministre en présence des concurrents.

205. Toute soumission, pour être valable, doit 1° être conforme au modèle annexé au cahier des charges ; 2° être accompagnée du récépissé de la caisse des dépôts et consignations, constatant que le dépôt de la somme exigée pour garantie de la soumission a été effectué.

Aucune soumission extra-conditionnelle ne peut être admise.

206. Le ministre, à l'heure indiquée, procède à l'ouverture des soumissions dans l'ordre de leur présentation, et prononce sur leur validité et leur acceptation.

207. Le rabais de l'adjudication porte ordinairement sur la durée du bail, dont le maximum est limité par le cahier des charges. Le nombre d'années, mois et jours dont le rabais se compose doit être exprimé en toutes lettres.

Si deux ou plusieurs soumissions renferment l'offre d'un même rabais, un nouveau concours est ouvert immédiatement, et séance tenante, entre les signataires de ces soumissions.

208. L'adjudication n'est valable et définitive, qu'après avoir été homologuée par ordonnance royale.

SECTION II.—Construction et établissement du chemin.

209. Que la concession ait été obtenue par suite d'un traité particulier et direct, ou par suite d'une adjudication, la compagnie doit scrupuleusement exécuter les conditions que lui impose le cahier des charges, soit quant à l'établissement, soit quant à l'exploitation du chemin.

210. En ce qui concerne la construction et l'établissement, il faut distinguer entre le cas où le cahier des charges impose à la compagnie l'obligation de construire la voie tout entière, et celui où il n'exige d'elle que la pose des rails et la fourniture du matériel. De là, la division naturelle de cette section en deux articles :

ART. 1er. — *Cas où la compagnie doit construire la voie tout entière.*

211. Dans le cas où la compagnie doit construire la totalité de la voie, le cahier des charges lui impose des conditions générales applicables à toutes les compagnies qui se trouvent dans cette catégorie, et d'autres principalement relatives au tracé, qui sont spéciales à chacune d'elles.

Nous ne ferons connaître ici que les premières (1).

---

(1) Nous les empruntons au cahier des charges annexé à la loi

212. « La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera la concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Paris à Rouen, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

213. « A dater de la loi de concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de quatre mois en quatre mois, et par section de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 5,000, le tracé définitif du chemin de fer concédé d'après les indications de l'article précédent. Elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement; à ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat. En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle croirait utile d'introduire; mais ces modifications ne

---

du 15 juillet-12 août 1840, relative à l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen; mais elles se trouvent reproduites presque textuellement dans les cahiers de charges des autres concessions de la même nature.

pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

214. « Le chemin aura deux voies au moins sur tout son développement.

215. « La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour deux voies, à huit mètres trente centimètres, dans les parties en levées, et à sept mètres quarante centimètres dans les tranchées et les rochers entre les parapets des ponts et dans les souterrains. La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres au moins. La distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres, mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres dans les parties en levées, et à un mètre dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

216. « Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à six cents mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux. La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent (v. n° 215), les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces

modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

217. « La distance qui séparera les gares d'évitement sur chaque rive sera moyennement de vingt mille mètres. Ces gares seront nécessairement placées en dehors des voies : leur longueur, raccordement compris, sera de deux cents mètres au moins. Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer, ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface, seront déterminés par l'administration après enquête préalable.

218. « A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes. Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

219. « Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres pour la route royale, de sept mètres pour la route déparmentale, de cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clé, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur, sous poutre, sera de

quatre mètres trente centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de sept mètres quarante centimètres, et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

220. « Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres pour la route royale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, à quatre mètres pour le simple chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées, sera au moins de sept mètres quarante centimètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessous des rails, ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres.

221. « Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de la voie et la hauteur des parapets fixée à l'art. 9 (V. nº 220). Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier suivant les circonstances locales.

222. « Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières et canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer. Ils pourront aussi être construits en travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

223. « S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

224. « Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales ne pourront être entrepris qu'en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

« Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

225. « Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés ou abaissés au-dessus ou au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation. Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration. Un gardien

payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

226. « La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise. Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

227 « A la rencontre des rivières flottables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve pas d'interruption ni d'entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise. La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et des ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire. Avant que les communications puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront constater et reconnaître si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation. Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

228. « Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront sept mètres quarante centimètres entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres de hauteur sous

clef, à partir de la surface du chemin. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres. Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables. Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

229. « Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

230. « La compagnie pourra employer, dans la construction du chemin de fer, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit d'*appareil* sera toléré.

231. « Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre. Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés. Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

232. Tous les terrains destinés à servir d'empla-

cement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau seront achetés et payés par la compagnie. La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 7 juillet 1833.

233. « L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État, elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours contre l'administration.

234. « Les indemnités, pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux seront supportées et payées par la compagnie.

235. « Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son

choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

236. « A mesure que les travaux seront terminés sur les parties du chemin de fer de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure. Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

237. « Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges. Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposé aux frais de la compagnie dans les archives de l'administration des ponts-et-chaussées.

238. « Le chemin de fer et toutes ses dépendances

seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre. L'état du chemin de fer et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration. Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie. Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la Compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

239. « Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par les compagnies. Ces frais seront réglés par l'administration supérieure, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit. En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra le rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

240. « La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié, par devant l'administration, de la constitution de son fonds social et de la réalisation en espèces d'une somme égale au

dixième de ce fonds social. Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la concession, la compagnie n'est pas en mesure de commencer les travaux, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure, ni notification quelconque. Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la totalité de la somme déposée, à titre de cautionnement, par la compagnie deviendra la propriété du gouvernement, et restera acquise au trésor public. Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième et proportionnellement à l'avance des travaux.

241. « Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'art. 1er (1), et faute aussi par elle d'avoir imprimé à ces travaux une activité telle qu'ils soient parvenus à moitié de leur achèvement à la fin de la troisième année; faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation. Cette adjudication

(1) *Voy.* n° 212.

sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être inférieures à la mise prix. La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour lesdits objets. La portion non encore restituée du cautionnement de la première compagnie deviendra la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement. Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de six mois; et si cette seconde tentative reste encore sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, et les parties du chemin de fer déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat (1). Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée. »

242. Pour compléter les notions concernant les obligations des compagnies chargées de la construction totale de la voie, nous devons présenter ici l'analyse des dispositions du titre 2 de la loi du 15 juillet 1845, qui sont, au surplus, applicables même aux simples fermiers.

---

(1) *V.* les explications que nous donnons, *infrà*, nos 299 et suivants, pour un cas analogue et qui sont parfaitement applicables à celui-ci.

243. Aux termes des art. 12 et 14 de cette loi, les contraventions qui sont commises, par les concessionnaires ou les fermiers de l'exploitation des chemins de fer, aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, sont punies d'une amende de trois cents francs à trois mille francs.

244. Ces mots de l'art. 12 « *aux décisions rendues en exécution de ces clauses* » donnèrent lieu à la chambre des pairs à une observation de M. Laplagne-Barris, dont le but était d'empêcher qu'on ne considérât comme des faits punissables les contraventions aux décisions ministérielles. Mais il fut expliqué par le ministre des travaux publics, ce qui résultait d'ailleurs clairement de la disposition précitée, que les décisions qui peuvent entraîner la pénalité prononcée par l'art. 14, sont uniquement celles rendues en exécution et dans la limite du cahier des charges, ayant le même caractère, et devant par conséquent avoir la même autorité.

245. Les contraventions ci-dessus sont constatées par des procès-verbaux dressés soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés. (Même loi, art. 12.)

246. Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, doivent être notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contra-

vention. Le conseil de préfecture prononce, sauf recours au conseil d'Etat. (*Ib.*, art. 13.)

247. L'administration peut, d'ailleurs, en attendant la décision et aussitôt que la contravention a été commise, prendre toutes les mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie. (*Ib.*, art. 15.)

248. Les frais qu'entraîne l'exécution de ces mesures sont recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques. (*Ibid.*)

ART. II.—*Cas où la compagnie n'est chargée que de la pose des rails et de la fourniture du matériel d'exploitation.*

249. Après avoir exposé les obligations des compagnies dans le cas où le cahier des charges leur impose la construction et l'établissement du chemin de fer tout entier, nous devons indiquer celles de l'Etat et des compagnies, lorsque celui-là s'est chargé de la construction du chemin, et celles-ci seulement de la pose des rails et de la fourniture du matériel.

250. L'obligation de l'Etat, dans l'hypothèse où il s'est chargé de la construction du chemin de fer, consiste à livrer à la compagnie, dans les délais et sous les conditions déterminées par le cahier des charges, les terrains, terrassements, ouvrages d'art, les stations, ateliers et maisons de gardes nécessaires pour l'exploitation du chemin.

251. Les cahiers de charges ne déterminent pas la largeur que doit avoir la voie dont la construction est à la charge de l'Etat ; mais il est naturel que

cette largeur soit au moins égale à celle que l'Etat oblige les compagnies d'observer lorsqu'elles construisent elles-mêmes.

252. La même observation s'applique aux terrassements et ouvrages d'art. On ne comprendrait pas, en effet, qu'il pût être permis à l'administration, dont la prétention est de mieux faire que les compagnies, de ne pas faire au moins aussi bien qu'elles.

253. Le nombre des stations principales, ainsi que les localités dans lesquelles elles doivent être établies, sont ordinairement indiquées dans le cahier des charges. A l'égard des autres stations, le ministre des travaux publics en détermine plus tard le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage et sans être tenu de consulter la compagnie, quand bien même cette détermination ne serait faite que postérieurement à la concession. La compagnie doit, au contraire, dans le cas prévu, être entendue lorsqu'il s'agit d'arrêter les projets des bâtiments de stations.

254. Elle doit être généralement entendue dans ses observations en ce qui concerne les plans et profils de toute sorte de la ligne et des gares; elle a droit à la communication de ces plans et profils, et d'en faire faire à ses frais des copies.

255. Plusieurs observations se présentent au sujet des stations.

D'abord, la compagnie peut-elle, sans autorisation, en augmenter le nombre? Nous ne le pensons pas. L'établissement de stations nouvelles intéresse trop directement la sécurité publique, pour que l'administration n'ait pas un plein pouvoir de le permettre

ou de le défendre. Aussi les cahiers de charges refusent-ils cette faculté même aux compagnies qui construisent à leurs frais le chemin entier.

256. Mais les compagnies ont droit à une indemnité pour celles de ces stations ou gares qu'elles ont établies avec autorisation (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 35, § 4. V. *infrà*, n° 445).

257. Ensuite, la compagnie peut-elle, sans l'agrément de l'administration, faire dans l'intérieur des bâtiments affectés aux stations ou qui en dépendent les distributions qu'elle juge convenables? L'affirmative ne nous paraît pas douteuse, à une condition cependant, c'est que la destination des lieux ne sera pas changée, c'est-à-dire, que toutes les parties continueront à servir à l'usage auquel les bâtiments et emplacements étaient destinés, savoir, l'exploitation du chemin de fer. La compagnie, en effet, est meilleur juge que personne des besoins de son service et des nécessités qu'impose l'exploitation; elle a les mêmes droits que tous autres locataires, et dès lors, elle ne peut être tenue qu'à la seule obligation de rétablir, à la fin du bail, les lieux dans l'état où ils étaient au moment de l'entrée en jouissance.

258. Si la compagnie voulait disposer d'une partie de l'embarcadère pour un usage qui ne serait pas exigé impérieusement pour les besoins de l'exploitation, par exemple, pour y établir un café ou un restaurant qu'elle exploiterait ou ferait exploiter pour son compte, nous pensons qu'elle serait obligée, au préalable, d'obtenir l'assentiment de l'administration, et que celle-ci pourrait le lui refuser sur

le motif que l'établissement projeté ne serait pas indispensable pour la bonne exploitation de la ligne. L'administration pourrait refuser son consentement, surtout s'il y avait lieu de craindre que la sécurité publique ne fût compromise par un établissement de cette nature.

259. Mais si l'administration avait elle-même disposé une partie de l'emplacement d'une gare ou station pour y établir un café ou un restaurant, la compagnie pourrait l'exploiter sans être obligée de payer une redevance ou un prix de location particulier, parce que, dans ce cas, le café ou restaurant, ayant été jugé nécessaire pour la bonne exploitation du chemin, par l'administration elle-même, il y avait pour elle obligation de le livrer aux mêmes conditions que tous les autres bâtiments ou dépendances du chemin.

260. La compagnie aurait également droit, sans l'assentiment de l'administration, d'ouvrir, en dehors de l'enceinte d'un débarcadère ou d'une station, des établissements de la nature de ceux ci-dessus indiqués, et de les exploiter ou faire exploiter pour son compte, pourvu qu'il n'en pût résulter aucun danger pour l'ordre et la sécurité publique. En effet, ce droit pouvant être exercé par tout individu étranger à l'entreprise du chemin de fer, on ne voit aucune raison pour le refuser à la compagnie elle-même.

261. Dans les localités où l'éclairage au gaz est en usage, la compagnie peut s'en servir pour éclairer ses gares et stations; mais l'établissement des conduits et la fourniture des appareils sont-ils à sa charge ou à la charge de l'Etat?

En principe, tous les travaux d'art ainsi que tous ceux qui exigent l'emploi de la maçonnerie doivent être exécutés aux frais de l'Etat; c'est par suite de ce principe que les clôtures en maçonnerie doivent être par lui exécutées, tandis que les clôtures ordinaires destinées à séparer le chemin de fer des propriétés riveraines sont à la charge des compagnies; c'est pour cela également qu'on impose aux compagnies l'obligation de fournir les pompes et les réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, et non l'obligation de forer les puits destinés à cet usage. (V. *infrà*, n°s 266, 267 et 298.)

Il semblerait, d'après cela, que l'établissement des conduits pour le gaz devrait être également à la charge de l'Etat, puisque leur placement exige l'emploi de la maçonnerie; mais cet argument d'analogie doit, selon nous, être repoussé par une distinction qui résulte de la nature des choses. En effet, si l'Etat est obligé de faire exécuter à ses frais les puits et les barrières en maçonnerie, c'est parce que ces travaux d'art sont indispensables pour l'exploitation du chemin; il n'en est pas de même de l'éclairage par le gaz; tout autre mode peut être employé aussi utilement par la compagnie, et s'il lui plaît de choisir le premier de préférence aux autres également en usage dans la localité, c'est à elle, et non à l'Etat, de supporter le surcroît de dépenses que nécessite le mode qu'elle a adopté.

262. Si les conduits de gaz doivent être à la charge des compagnies, on comprend qu'à plus forte raison il doit en être de même de la fourniture des appa-

reils, dont la pose n'exige aucun travail de maçonnerie.

263. Toutefois la compagnie aurait droit à une indemnité pour la valeur des conduits et appareils qu'elle aurait établis ou fournis à ses frais, si l'Etat voulait s'en assurer la jouissance à la fin du bail. (V. *infrà*, nº 445.)

264. Outre les terrains, les terrassements, les ouvrages d'art et les stations, l'Etat doit livrer aux compagnies les maisons de gardes et les ateliers de construction et de réparation du matériel; mais les cahiers de charges gardent le silence en ce qui concerne les magasins de marchandises et d'approvisionnement. Nous pensons que ce n'est là qu'un oubli, et que les magasins doivent être construits aux frais de l'Etat, comme les stations, ateliers et maisons de gardes, par la double raison qu'ils constituent des ouvrages d'art et qu'ils sont indispensables pour la bonne exploitation du chemin.

265. Il arrive presque toujours qu'autour des maisons de gardes se trouve un espace de terrain plus ou moins considérable en dedans de la voie, et qui peut être livré à la culture. Ce terrain doit être considéré comme constituant une dépendance de la maison, et, dès lors, la cession en est censée comprise dans celle de la maison même. L'Etat ne pourrait point par conséquent exiger de la compagnie un prix de location ou de fermage pour ce terrain; encore moins pourrait-il l'affermer à des tiers, puisqu'il se trouve compris dans l'enceinte de clôture du chemin interdite aux personnes étrangères à l'exploitation de la ligne.

266. Les clôtures de la voie établies en maçonnerie aux gares et stations, ainsi que les barrières des passages à niveau, doivent être exécutées aux frais de l'Etat (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 7, § 4. V. *infrà*, n° 293).

267. Enfin sont également à la charge de l'Etat : 1° Les trottoirs d'embarquement des voyageurs dans les stations principales et secondaires; 2° Les quais d'embarquement et de débarquement des chaises de poste; 3° Le pavage des passages à niveau; 4° Les bâtiments destinés à supporter les réservoirs d'eau pour l'alimentation des locomotives; 5° Le creusement des puits pour les maisons des gardes, dans les localités où l'éloignement des habitations peut rendre cette mesure nécessaire. Cela résulte de plusieurs décisions qui, sur la réclamation de la compagnie de Bordeaux, ont été rendues par l'administration supérieure en interprétation de la loi du 11 juin 1842.

268. La livraison des travaux à la charge de l'Etat doit être faite dans un délai qui est déterminé par le cahier des charges. Ce délai, pour le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, est de six années à partir de l'ordonnance royale du 24 octobre 1844, approbative de l'adjudication (art. 47).

269. Si la livraison n'était pas faite dans ce délai, l'Etat devrait tenir compte à la compagnie, jusqu'à complète livraison, de l'intérêt à 4 pour 100 de la portion de son capital réalisé et engagé pour les parties du chemin non livrées, mais déduction faite des bénéfices qui proviendraient des parties déjà mises en exploitation, et qui excéderaient l'intérêt à 5 pour

100 des sommes dépensées pour ces parties (Même article).

270. Les compagnies sont tenues de prendre livraison des terrassements et ouvrages d'art à mesure qu'ils sont achevés entre deux stations principales, et sur la notification qui leur est faite par l'administration de leur achèvement. Il est dressé procès-verbal de cette livraison.

271. Un an après la date de ce procès-verbal, il est procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui ont été livrés, ainsi qu'il vient d'être expliqué. Cette reconnaissance est constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire entre l'administration et la compagnie en possession.

272. La livraison des bâtiments de stations peut se faire successivement et jusqu'à l'expiration du délai laissé aux compagnies pour la pose de la voie de fer (voy. *infrà*, n° 299), sans toutefois que cette faculté puisse s'étendre au delà du délai dans lequel la voie entière doit être livrée à la compagnie, ainsi qu'il a été expliqué au n° 268.

273. L'Etat est soumis à une garantie pour les terrassements, ouvrages d'art et bâtiments de stations qu'il livre aux compagnies.

274. Cette garantie varie, quant au délai dans lequel elle peut être exercée, selon les diverses natures d'ouvrages. Ainsi, pour les terrassements, elle ne dure qu'un an à partir de la livraison que l'Etat en fait à la compagnie; et le procès verbal de reconnaissance qui est dressé contradictoirement à la fin de ladite année, a pour effet de l'en affranchir entièrement, à la condition, bien entendu, que les

son exploitation, causée par la destruction d'un ouvrage d'art. Cela ne nous paraît pas juste, car la destruction peut être le résultat d'un vice dans la construction dont l'Etat était chargé ; on devrait du moins, lorsque l'interruption a lieu après le bail commencé, c'est-à-dire après la livraison de tous les travaux de la ligne (voy. *suprà*, n° 268 et 272), augmenter la durée du bail de tout le temps pendant lequel l'exploitation aurait été forcément suspendue.

280. Immédiatement après la prise de possession définitive par la compagnie de tout ou partie des travaux à la charge de l'Etat, il doit être dressé, contradictoirement entre l'administration et la compagnie, un état des lieux qui comprend : 1° la description de tous les terrains qui servent d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ; 2° l'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, et tous ouvrages d'art construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure. Au fur et à mesure de la livraison des bâtiments de stations, il doit en être dressé, dans les mêmes formes, un état descriptif qui est annexé à l'état des lieux ci-dessus mentionné (Cahier des charges de la compagnie de Bordeaux à Orléans, art. 5).

281. Après avoir indiqué les obligations de l'Etat en ce qui concerne la construction des chemins, nous devons faire connaître celles qui sont à la charge des compagnies.

282. Ces obligations se réfèrent à deux sortes d'objets : 1° la pose de la voie ; 2° la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation.

naissance et avant que la compagnie ait posé la voie de fer, comment devra-t-elle faire constater les travaux de réparation qu'elle aura exécutés, pour que l'Etat lui tienne compte de la dépense? Nous pensons qu'il suffira d'un procès-verbal dressé par les ingénieurs de la compagnie, en présence des ingénieurs des ponts et chaussées ou eux dûment appelés.

277. La garantie pour les ouvrages d'art ne cesse qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive, et dure par conséquent une année de plus que celle pour les terrassements, puisque celle-ci cesse, ainsi que nous l'avons dit, au moment même de la rédaction du procès-verbal.

278. Quant à la garantie pour les bâtiments de stations et autres, elle dure pendant cinq ans.

On peut s'étonner que la durée de la garantie pour les ouvrages d'art soit moins longue que celle pour les bâtiments de stations. L'inverse semblerait plus logique, car les viaducs, ponts et ponceaux exigent une construction bien plus solide que les bâtiments ordinaires; mais il faut remarquer que ces sortes d'ouvrages, incessamment soumis à l'action rapide et aux secousses des convois, n'exigent pas une épreuve aussi longue que pour les bâtiments de stations ou de maisons des gardes.

279. Les cahiers de charges portent que la responsabilité de l'Etat, pour quelque travail que ce soit, ne peut, dans aucun cas, s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux exécutés par lui, c'est-à-dire que la compagnie ne peut jamais prétendre à une indemnité à raison du préjudice éprouvé pour l'interruption ou la suspension dans le service de

ments qui le constituent ne lui semblent pas réunir les conditions voulues pour la sécurité publique. Mais on accordera du moins que ce pouvoir ne peut point appartenir à l'administration d'une manière souveraine, sans quoi elle pourrait, à son gré, imposer des conditions plus sévères à une compagnie qu'à une autre, supposition qui n'est point téméraire, car on a vu l'administration autoriser pour quelques-unes l'emploi de traverses en sapin, tandis qu'elle a imposé à d'autres l'emploi de traverses en chêne. Il faut conclure de là, qu'en cas de constestation entre l'administration et la compagnie sur la qualité des éléments constitutifs de la voie par elle fournis, celle-ci pourra se pourvoir devant le conseil de préfecture, et, par appel, devant le conseil d'Etat ; ces deux juridictions sont en effet, ainsi que nous l'expliquerons plus tard. (V. n° 750), les juges naturels des difficultés qui s'élèvent entre l'administration et les compagnies sur l'interprétation ou l'exécution du cahier des charges.

286. Pendant combien de temps l'administration peut-elle utilement exercer son droit de critique sur la qualité des matériaux fournis par la compagnie? Est-elle tenue de le faire au fur et à mesure que les objets arrivent sur les lieux où ils doivent être employés, ou le peut-elle même après qu'ils ont été mis en place? On comprend que, dans cette dernière hypothèse, la compagnie aurait à supporter les frais de placement et de déplacement, qui peuvent être considérables, et qu'elle serait exposée à des retards qui pourraient lui être très préjudiciables; il semblerait dès lors plus convenable d'exiger que l'admi-

283. L'obligation de poser la voie comprend la fourniture et la pose des rails et de tous les accessoires, les croisements et changements de voie, les plates-formes tournantes, le sable de fondation, l'établissement des clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines. Dans la seconde obligation, rentre la fourniture de tout le matériel de transport, de chargement et de rechargement, ce qui comprend les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, et l'outillage des ateliers de réparation.

284. Les cahiers de charges déterminent ordinairement le poids des rails (1); mais à l'égard du ballast ou sable de fondation et des autres éléments constitutifs de la voie de fer, il y est dit seulement, d'une manière générale, qu'ils doivent être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

285. Cette disposition peut faire naître quelques difficultés et donner prise à l'arbitraire.

On peut se demander d'abord qui sera juge du point de savoir si les objets fournis par la compagnie, sont ou ne sont pas de bonne qualité. On répondra que c'est l'administration qui est chargée de recevoir le chemin, et qui pourra s'y refuser, si les élé-

(1) Pour la compagnie d'Orléans à Bordeaux, ce poids doit être au moins de 30 kilogrammes par mètre courant (Cahier des charges, art. 9).

ments qui le constituent ne lui semblent pas réunir les conditions voulues pour la sécurité publique. Mais on accordera du moins que ce pouvoir ne peut point appartenir à l'administration d'une manière souveraine, sans quoi elle pourrait, à son gré, imposer des conditions plus sévères à une compagnie qu'à une autre, supposition qui n'est point téméraire, car on a vu l'administration autoriser pour quelques-unes l'emploi de traverses en sapin, tandis qu'elle a imposé à d'autres l'emploi de traverses en chêne. Il faut conclure de là, qu'en cas de contestation entre l'administration et la compagnie sur la qualité des éléments constitutifs de la voie par elle fournis, celle-ci pourra se pourvoir devant le conseil de préfecture, et, par appel, devant le conseil d'Etat; ces deux juridictions sont en effet, ainsi que nous l'expliquerons plus tard. (V. n° 750), les juges naturels des difficultés qui s'élèvent entre l'administration et les compagnies sur l'interprétation ou l'exécution du cahier des charges.

286. Pendant combien de temps l'administration peut-elle utilement exercer son droit de critique sur la qualité des matériaux fournis par la compagnie? Est-elle tenue de le faire au fur et à mesure que les objets arrivent sur les lieux où ils doivent être employés, ou le peut-elle même après qu'ils ont été mis en place? On comprend que, dans cette dernière hypothèse, la compagnie aurait à supporter les frais de placement et de déplacement, qui peuvent être considérables, et qu'elle serait exposée à des retards qui pourraient lui être très préjudiciables; il semblerait dès lors plus convenable d'exiger que l'admi-

nistration émît son opinion sur la qualité des matériaux au fur et à mesure de leur arrivée sur la voie, et de décider que le fait seul de l'emploi non frauduleux desdits matériaux constitue une présomption suffisante de leur bonne qualité. Toutefois, comme le chemin ne peut être mis en exploitation sans avoir été reçu préalablement par l'administration, nous inclinons à penser que, quelle que soit la gravité des considérations que nous venons de présenter en faveur des compagnies, l'administration ne peut néanmoins être constituée en déchéance, sous le rapport de son droit de critique, que par le fait de la réception officielle des travaux de la ligne ou d'une section de ligne, au moment où ces travaux sont entièrement achevés.

287. Bien que la fourniture du ballast soit, comme nous venons de le dire, à la charge de la compagnie fermière, néanmoins il peut être posé et fourni par les soins de l'administration, du consentement mutuel du gouvernement et de la compagnie; mais, en ce cas, la compagnie doit tenir compte à l'Etat de la différence entre la dépense réelle faite par lui, et celle que lui aurait occasionnée le simple établissement des terrassements sans le ballast (Cahier des charges de la compagnie de Bordeaux à Orléans, art. 7, § 6).

288. La voie doit être double sur tout le parcours du chemin de fer (*Ib.*, art. 8).

289. Le nombre des voies doit être augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui sont prises par le

ministre des travaux publics, la compagnie préalablement entendue (Même article, § 2).

290. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails est ordinairement d'un mètre 44 centimètres, ou d'un mètre 45 centimètres (*Ib.*, art. 13).

La distance entre les deux voies doit être, au moins, de 1 mètre 80 centimètres, et, au plus, de 2 mètres, mesurés entre les faces extérieures des rails de chaque voie (Même art., § 2).

291. Tout chemin de fer doit être clos des deux côtés sur toute l'étendue de la voie (L. sur la police des chemins de fer du 15 juillet 1845, art. 4). C'est l'administration qui détermine, pour chaque ligne, le mode de clôture (Même art., § 2).

292. L'administration peut obliger à la clôture ceux des chemins qui n'y avaient pas été assujettis par la loi de concession, et déterminer l'époque où la clôture devra être effectuée (*Ib.*).

293. Mais ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge des compagnies celles en maçonnerie qui sont faites aux gares et stations, non plus que les barrières des passages à niveau, lorsqu'elles sont exécutées par l'État et à ses frais (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 7, § 4. V. *suprà*, n° 266).

294. Les machines locomotives doivent être construites sur les meilleurs modèles connus ; elles doivent consumer leur fumée, et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement, pour la mise en circulation de cette classe de machines (*Ib.*, art. 14. V. *infrà*, n° 638).

295. Le cahier des charges indique la forme des

voitures de voyageurs ; elles doivent être du meilleur modèle, et toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. L'administration exige ordinairement qu'il y en ait de trois classes ; que celles de la première classe soient couvertes, garnies, et fermées à glaces ; que celles de la seconde classe soient couvertes, fermées à glaces, avec banquettes rembourrées ; et qu'enfin, celles de la troisième soient couvertes et fermées avec rideaux. Les voitures de toutes classes doivent, d'ailleurs, remplir les conditions réglées ou à régler par le gouvernement dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs. Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes doivent être de bonne et solide construction (Même article).

296. Une compagnie ne pourrait établir un plus grand nombre de classes de voitures que celui déterminé par le cahier des charges, sans y être autorisée par l'administration, car ce serait un moyen indirect d'obtenir une baisse dans ses tarifs, ce qu'elle ne peut faire qu'avec l'agrément préalable de l'autorité, ainsi que nous l'expliquerons n° 343.

297. Mais la compagnie peut fixer le nombre, par convoi, des voitures de chaque classe, pourvu qu'il y en ait de chaque classe autant que les besoins l'exigent.

298. L'obligation imposée à une compagnie de fournir les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines (V. n° 283), ne comprend pas celle du forage des puits qui constitue un ouvrage d'art, et demeure par conséquent à la charge de l'Etat (V. *suprà*, n°s 261 et 267).

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait une dispo-

sition expresse; or, loin qu'une telle disposition existe, les clauses du bail ne mettent à la charge des compagnies que la fourniture des pompes et des réservoirs. Au surplus, la valeur des pompes et réservoirs est remboursée par l'Etat à la fin du bail (V. *infrà*, n° 444).

299. Le cahier des charges fixe un délai dans lequel la compagnie est tenue de terminer la pose de la voie, et de placer sur les rails le matériel nécessaire pour l'exploitation de la ligne. Ce délai est ordinairement, pour chacune des sections livrées par l'Etat, d'une année, à dater du procès-verbal de reconnaissance définitive dont nous avons parlé aux n°s 270 et suiv. (Cah. des ch. d'Orl. à Bord., art. 15).

300. Faute par la compagnie d'avoir, dans ledit délai, terminé la pose de la voie de fer et d'avoir mis sur les rails un matériel suffisant, soit en machines locomotives, soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, elle encourt la déchéance de son privilége, et il est pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux et au complément du matériel, au moyen d'une adjudication à ouvrir sur les clauses du cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà exécutés, des matériaux et du matériel approvionnés, et des portions du chemin déjà mises en exploitation (Art. 16).

301. L'adjudication est dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offre la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

302. La compagnie évincée reçoit de la nouvelle

compagnie la valeur que l'adjudication a ainsi déterminée pour lesdits objets (*Ib.*).

303. La portion non encore restituée du cautionnement de la première compagnie devient la propriété de l'Etat, et l'adjudication n'a lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement (*Ib.*).

304. Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication est tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la résiliation du bail est définitivement prononcée, et la voie de fer déjà posée, ainsi que le matériel installé sur la voie, deviennent, est-il dit dans le cahier des charges (V. celui de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 16), immédiatement la propriété de l'Etat (*Ib.*).

305. Cette dernière disposition qui attribue ainsi gratuitement à l'Etat la propriété de travaux, de matériaux et d'un matériel qui peuvent avoir une grande valeur, nous semble bien rigoureuse et même injuste; les actionnaires sont déjà assez malheureux de perdre tous les bénéfices que devait leur assurer l'entreprise dans laquelle ils ont apporté leurs capitaux, sans qu'on ajoute à ce malheur celui de se voir dépouillés au profit de l'Etat du seul actif qui leur reste.

En vain voudrait-on justifier cette disposition en disant que l'Etat ne s'empare du chemin qu'à défaut par une autre compagnie de se rendre adjudicataire, ce qui doit faire présumer que l'entreprise sera onéreuse pour lui. On peut répondre que cette présomption ne sera pas toujours fondée, et que l'im-

possibilité de satisfaire aux exigences du cahier des charges peut être le résultat de l'impéritie ou de la mauvaise administration des personnes placées à la tête de la compagnie, dont il serait d'autant plus injuste de rendre les actionnaires victimes, que, dans les commencements, c'est l'administration supérieure et non l'assemblée générale des actionnaires qui confirme le mandat qu'ils se sont attribué (V. *supra*, n° 71 et suiv.).

306. Dans tous les cas, la compagnie doit être maîtresse d'employer tous les moyens qui sont à sa disposition pour se soustraire à un résultat aussi désastreux pour elle, et par exemple, de déterminer la mise à prix de l'adjudication destinée à la dépouiller de sa concession.

307. Au surplus, la déchéance résultant du retard ou de l'interruption dans les travaux, ou dans la fourniture du matériel, n'est prononcée par le cahier des charges contre la compagnie que lorsque ce retard ou cette interruption proviennent d'un fait, ou d'une négligence à elle imputables, et non lorsqu'ils proviennent d'un fait de force majeure régulièrement constatée.

308. Mais qui sera juge de la cause du retard ou de l'interruption? Ce ne peut être l'administration elle-même, car elle est directement intéressée à la contestation; ce sera donc le conseil de préfecture du domicile élu, en exécution de l'article 50, sauf recours au conseil d'Etat (V. *infrà*, n° 750).

309. La compagnie, pour tous les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même

pour les travaux de l'État. Elle peut, en conséquence, se procurer par les mêmes voies tous les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer. Elle jouit, tant pour l'extraction que pour le transport des terres ou matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État. Mais, dans aucun cas, elle ne peut exercer de recours, à cet égard, contre l'administration (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 19. L. 15 juillet 1845, art. 3).

310. Les indemnités, pour occupations temporaires ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la compagnie, doivent être supportées et payées par elle (*Ibid.* Voy. L. du 16 septembre 1807, art. 55 et suiv.; L. du 21 mai 1836, art. 14).

SECTION III. — Exploitation.

311. Les conditions civiles et commerciales de l'exploitation des chemins de fer, touchant les droits et les obligations réciproques de l'État et des compagnies, sont, en principe, souverainement et irrévocablement fixées par les cahiers de charges et par les lois spéciales de concession.

En fait, ces conditions sont différentes pour cha-

que chemin, suivant la nature et la durée de chaque concession, suivant le plus ou le moins de dépenses et de recettes probables de chaque ligne, suivant les chances plus ou moins favorables, par conséquent, qui s'y rattachaient à l'époque où l'Etat a traité avec chaque entrepreneur, suivant le plus ou moins de confiance enfin que l'opinion publique accordait alors aux entreprises de cette nature.

Ces conditions, quelles qu'elles soient, doivent recevoir leur entière et loyable exécution, aussi bien de la part de l'administration que de la part des compagnies.

312. Cette section sera divisée en deux articles : dans le premier, nous exposerons les droits et priviléges qui appartiennent aux compagnies; dans le second, les obligations qui leur sont imposées, tant dans un intérêt général que dans l'intérêt particulier de l'Etat.

Art. Ier. — *Droits et priviléges des compagnies.*

313. Afin d'indemniser les compagnies de chemins de fer des dépenses et des obligations que leur imposent les cahiers de charges, le gouvernement leur concède, pour un laps de temps déterminé par la loi ou l'ordonnance de concession, ou par le procès-verbal d'adjudication, l'autorisation de percevoir, pour le transport des voyageurs, bestiaux, marchandises et objets quelconques, un droit de péage et un droit de transport.

314. Le droit de péage est dû à la compagnie pour l'indemniser de l'intérêt du capital employé à la

construction totale ou partielle de la voie, ainsi que des frais d'entretien qui sont à sa charge.

315. Le droit de transport représente, au contraire, l'indemnité qui lui est due pour les frais de traction, c'est-à-dire de combustible, d'usure du matériel employé à l'exploitation, d'administration, et de tous autres généralement quelconques, à l'exception de ceux d'entretien de la voie.

316. Tous les tarifs fixent séparément les droits de péage et les droits de transport. Cette distinction était nécessaire, sinon dans l'intérêt des voyageurs ou des expéditeurs auxquels il importe fort peu de payer le montant des taxes à un titre ou à un autre, mais sous deux autres points de vue importants : le premier, en ce qui concerne le trésor public, parce que l'impôt qui lui est dû sur le prix des places, ne peut être établi que sur la portion du tarif correspondant au prix de transport (voy. *infrà*, n° 318); le second, en ce qui concerne les compagnies, parce que le prix de transport n'étant dû que pour l'exercice même de l'industrie, il s'ensuit que lorsqu'une compagnie d'embranchement ou de prolongement fait circuler ses wagons sur la ligne principale (voyez *infrà*, n°s 388 et suiv.), le prix de transport appartient à la compagnie circulante et non à la compagnie sur la ligne de laquelle la circulation a lieu, et que cette dernière compagnie ne peut percevoir que le droit de péage.

317. Les taxes, soit de péage, soit de transport, sont fixées par des tarifs annexés aux cahiers de charges, et qui varient suivant la direction, l'importance et les conditions de concession de chaque li-

gne (1). Cependant il est des bases et des règles qui sont communes à tous les tarifs, et que nous devons faire connaître.

---

(1) Nous n'avons l'intention de considérer ici les tarifs que sous le point de vue légal, et non sous le point de vue industriel et commercial.

Cependant nous croyons devoir présenter, sous ce dernier rapport, quelques observations dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer et du public.

Les tarifs des diverses compagnies fixent des prix à peu près uniformes pour toutes.

Le gouvernement, dans la rédaction de ces tarifs, ne paraît pas s'être préoccupé des besoins divers des localités, de leurs produits, ni de la nécessité d'exporter ces produits à des prix en rapport avec leur valeur réelle et à leur distance des grands centres de consommation ; il a pensé qu'il lui suffisait de fixer des *maxima* qui ne pourraient jamais être dépassés, et que l'intérêt bien entendu des compagnies en amènerait naturellement la réduction.

Une entreprise de chemin de fer doit, par sa nature, tendre à concentrer sur son parcours tout ce qui est susceptible d'être transporté, et s'attacher à rendre toute concurrence impossible avec elle.

Pour atteindre ce but, elle a deux moyens principaux : l'abaissement des tarifs et la création de relations commerciales.

L'abaissement des tarifs n'est jamais une perte quand il amène un plus grand nombre de transports. On peut dire des taxes, en cette matière, ce que l'on dit, avec raison, de certains impôts, qu'ils produisent d'autant plus qu'ils sont plus modérés.

Lors des concessions, les compagnies se sont préoccupées du soin d'obtenir des tarifs élevés, dans la croyance qu'ils leur assureraient de plus grands produits. Leur illusion à cet égard n'a pas tardé à se dissiper.

Les tarifs des lignes de Paris à Orléans et de Paris à Rouen ont à peu près servi de types pour ceux de toutes les autres lignes.

Ces deux chemins paraissaient être dans les meilleures conditions pour maintenir les prix élevés de leurs tarifs : leur arrivée dans l'intérieur de Paris faisait espérer de nombreux chargements de marchandises ; le peu d'étendue de leur parcours rendait moins sensible l'élévation de ces prix ; enfin les localités voisines de la capi-

318. La première règle, c'est que les droits de transport sont dus par les voyageurs, indépendamment de l'impôt du dixième sur le prix des places.

---

tale devaient fournir une masse d'objets de consommation pour lesquels une surélévation dans les prix de transport était à peu près nulle, et plus que compensée par la célérité.

Cependant ces deux lignes ont bientôt reconnu la nécessité d'abaisser leurs prix.

Celle d'Orléans n'ayant à craindre que la concurrence par terre, n'a fait porter la diminution que sur les objets dont cette concurrence pouvait lui disputer le transport.

Mais celle de Rouen ayant à redouter, en outre, la concurrence de la Seine, a tranché dans le vif; elle a opéré dans le prix de ses tarifs des réductions telles, qu'elle a réussi à concentrer sur son parcours la majeure partie des transports.

En consultant ses états de recette et ses comptes annuels, on se convaincra de l'habileté de cette mesure.

Sans doute elle a eu pour résultat d'augmenter, dans une certaine proportion, les frais de traction. En effet, si, lorsque la compagnie suivait son premier tarif, on pouvait les évaluer de 30 à 35 pour 100 du montant de la recette, ils ont dû s'élever depuis, par suite de la réduction opérée dans les prix de ce tarif, à 50 ou 55 pour 100; mais ce résultat n'est point celui auquel il faut s'arrêter; car si, sous l'empire de son premier tarif, la compagnie ne faisait qu'un million de recette brute, elle ne réalisait que 500,000 fr. de bénéfice; tandis que si, par suite de l'abaissement de ses prix, cette recette brute a été triplée, le surcroît de bénéfice a dû augmenter dans une proportion plus grande que le surcroît de dépenses résultant de cette nouvelle situation. La réduction dans les tarifs, outre cet avantage pour la compagnie, en a procuré un autre tout aussi précieux, celui de populariser le chemin, et d'y amener les habitudes commerciales.

Nous pensons que les compagnies feront sagement de suivre cet exemple.

On ne peut se dissimuler que c'est une tâche difficile et délicate que de déterminer le point précis d'une juste réduction dans les tarifs; mais les conseils d'administration sentiront que, de la manière

Telle est la disposition formelle de tous les cahiers de charges (V. *infrà*, n° 417).

319. La seconde, c'est qu'aucune taxe, de quel-

---

dont cette tâche sera remplie, peut dépendre la prospérité ou la ruine de l'entreprise qu'ils sont appelés à diriger.

On ne peut se dissimuler non plus que si les abaissements de tarifs sont, en général, avantageux pour les compagnies et pour le public, ils auront pour conséquence de nuire beaucoup aux entreprises particulières de transport par terre et par eau; car ces entreprises seront infailliblement abandonnées aussitôt qu'à prix à peu près égaux, le commerce trouvera dans les chemins de fer l'avantage d'une plus grande célérité; mais c'est là l'effet ordinaire de toute nouvelle découverte : en enrichissant le pays, elle froisse nécessairement des intérêts particuliers.

L'établissement des relations de commerce a pour but d'amener sur la ligne la circulation des voyageurs et des marchandises qui prennent habituellement une autre voie.

Les plus utiles seront celles que les compagnies établiront avec les entreprises particulières de transport par terre ou par eau, qui s'arrêtent sur un point quelconque de leur ligne, et qui suivent néanmoins des directions différentes.

Pour les voyageurs, les compagnies devront se mettre en rapport avec ces entreprises, quelles qu'elles soient, voitures publiques, voituriers, omnibus, de quelque distance qu'elles viennent, et suivre à leur égard la marche qui a été tracée par nos grandes entreprises de messageries; faciliter la création des moyens de communication entre les stations et les localités qui les environnent; en établir même à leur propres frais, s'il est nécessaire, et faire ensorte que le prix du trajet soit toujours, sinon gratuit, au moins très modéré.

Quant aux marchandises, elles sont en ce moment transportées soit par le grand, soit par le petit roulage.

Les commissionnaires exploitent le premier; les rouliers ou messagers, le second.

Il conviendra de se mettre en rapport avec ceux-ci, qui versent aujourd'hui tous leurs chargements aux commissionnaires de roulage, et de les intéresser à remettre directement au chemin de fer les marchandises destinées pour un point quelconque de son parcours.

Quant aux commissionnaires de roulage, les compagnies ne pour-

que nature qu'elle soit, ne peut être perçue par une compagnie qu'après homologation du tarif par le ministre des travaux publics (Règl. gén. d'adminis. pub. pour la police des chemins de fer, art. 49. *V.* à la fin de l'ouvrage, note 1re.)

320. Pour l'exécution de cette clause, la compagnie doit dresser un tableau exact des prix qu'elle est dans l'intention de percevoir, dans la limite des *maxima* autorisés par le cahier des charges pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires du roi (*Ibid.*).

321. Quant aux frais accessoires non mentionnés

---

ront s'affranchir de leur concours onéreux qu'en s'assurant les moyens de transporter les marchandises destinées pour un point quelconque en dehors de leur ligne, soit par la création de roulages qui leur soient propres, soit à l'aide de consignation. Sans cette précaution, elles se verraient obligées de refuser les chargements destinés pour des points en dehors de leur ligne, ou plutôt les négociants ne les leur proposeraient pas: car ils ne consentiraient pas à diviser leurs lettres de voiture, ni à faire transporter leurs marchandises sur un point quelconque du chemin de fer, sans savoir comment, à partir de ce point, elles pourraient continuer leur route.

Les compagnies pourront parer aux inconvénients de cette position, en traitant sur les points principaux de leur ligne avec des consignataires qui seront chargés de la réexpédition des chargements sur toutes les directions, et qui, de leur côté, reporteront au chemin de fer tous ceux destinés pour un point quelconque de son parcours.

Les avantages réciproques que retireront de cet accord le chemin de fer et les consignataires donneront lieu à des arrangements qui seront de véritables traités commerciaux.

au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, la compagnie doit en déterminer les bases par des règlements qu'elle fait et qu'elle soumet annuellement au ministre des travaux publics, avant toute mise à exécution et dans les formes tracées par l'article précédent (*Ibid.*, art. 50; cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 26, § 3).

322. La compagnie doit, dans le plus court délai, et dans les formes énoncées aux articles précédents du règlement, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics, pour toutes les taxes non réglées par le cahier des charges, et sur lesquelles le ministre est appelé à statuer (Règlem. gén., art. 51).

323. Des exemplaires imprimés des arrêtés portant homologation des taxes, soit principales, soit accessoires, doivent être constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations du chemin de fer (*Ibid.*, art. 52).

324. La troisième règle applicable à tous les tarifs, c'est que la perception a lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance; c'est-à-dire qu'un kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier. De plus, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit est perçu comme pour six kilomètres entiers (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 20, § 3).

325. Une règle analogue a été établie pour les fractions de poids des marchandises à transporter. Mais, sous ce rapport, il existe de grandes différences dans la manière dont les diverses compagnies ont été traitées par l'administration : ainsi la tonne, qui

pèse mille kilogrammes, a été divisée, pour certaines compagnies, par centième de tonne; pour d'autres, par dixième (Versailles, rive gauche et rive droite); pour d'autres enfin, par cinquième (Orléans et Rouen, art. 35; Lyon à Marseille, art. 36); d'où la conséquence que, dans le premier cas, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes seulement paie comme dix kilogrammes; tandis que, dans le second, tout poids compris entre zéro et cent kilogrammes paie comme pour cent; et dans le troisième cas, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes paie comme pour deux cents kilogrammes.

Ces divisions, applicables aux deux dernières catégories, ont été probablement établies pour favoriser les compagnies qui avaient de la peine à se former; mais l'expérience n'a pas tardé à démontrer que ce système, en imposant de si dures conditions au commerce, ne pouvait produire d'autre résultat que d'éloigner l'expéditeur de l'usage des chemins de fer comme moyen de transport; ensorte que les compagnies se sont vues forcées, dans leur intérêt bien entendu, de renoncer à la prétendue faveur qu'on avait voulu leur faire, et de créer des divisions inférieures à celles autorisées par leurs cahiers de charges.

326. Il s'en faut de beaucoup que toutes les marchandises, denrées, effets ou animaux susceptibles d'être transportés par les chemins de fer, soient indiqués dans les tarifs annexés aux cahiers de charges. En attendant que l'administration puisse compléter ce tableau, ces divers objets doivent être rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles

ils ont le plus d'analogie (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 23).

327. Les assimilations de classes peuvent être provisoirement réglées par les compagnies; mais elles doivent être soumises immédiatement à l'administration, qui prononce définitivement (*Ibid.*).

328. En attendant que l'administration ait fait connaître la décision qui devra admettre ou rejeter les assimilations proposées par une compagnie, celle-ci peut-elle transporter les marchandises assimilées? L'affirmative ne nous paraît pas susceptible du plus léger doute. En effet, puisque la compagnie est autorisée à faire provisoirement les assimilations, on doit supposer que, dans son intérêt bien entendu, elle les fera d'une manière équitable; d'ailleurs elle ne doit pas souffrir, ni le commerce non plus, du retard plus ou moins long que l'administration peut apporter dans la décision qu'elle doit rendre. Cependant il existe un arrêté du préfet de la Seine-Inférieure rendu dans un sens contraire. (V. *Journal des chemins de fer*, année 1844, p. 76.)

329. Lorsque des assimilations ont été faites provisoirement par une compagnie, et qu'elles ont été définitivement approuvées par l'administration, rien n'empêche qu'elles ne puissent être modifiées de nouveau avec le concours de l'une et de l'autre.

330. Les prix indiqués aux tarifs pour le transport, soit des voyageurs, soit des marchandises, sont susceptibles de variations dans certains cas particuliers.

Ainsi ces tarifs ne sont pas applicables aux voyageurs qui prennent des places dans les voitures spé-

ciales que les compagnies ont le droit de placer dans chaque convoi, pourvu que le nombre des places à donner dans ces voitures n'excède pas le cinquième du nombre total des places du convoi (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 20, § 6); les prix de ces places sont réglés à part par l'administration sur la proposition des compagnies (*Ibid.*).

331. A l'égard des marchandises et autres objets dont le transport est demandé, il en est qui sont affranchis de toute taxe; d'autres qui, soit parce qu'ils accompagnent le voyageur, soit à cause de leur nature spéciale, soit à raison de leur poids ou trop minime ou trop élevé, sont soumis à des taxes tantôt plus fortes, tantôt plus faibles, ou même dont le transport peut être absolument refusé par les compagnies.

332. Ainsi il est passé à chaque voyageur un certain poids pour son bagage, sans aucun supplément du prix de sa place. Ce poids varie, selon les entreprises, de 15 à 30 kilogrammes.

333. Les prix de transport déterminés aux tarifs ne sont point applicables :

1° Aux denrées et aux objets *non dénommés aux tarifs*, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes. Ces objets ont été considérés comme étant trop encombrants pour que le transport, aux prix ordinaires, ne fût pas trop préjudiciable pour les compagnies;

2° Aux paquets, colis ou excédants de bagages indiqués dans les tarifs, mais pesant isolément moins de 50 kilogrammes. Ces divers objets ont été considérés comme articles de messagerie qui demandent

une plus grande surveillance que ceux d'un plus gros volume ou d'un plus grand poids.

334. Toutefois on a excepté de la disposition dérogatoire au tarif ordinaire le cas où plusieurs paquets, colis ou excédants de bagages, font partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes, pourvu que les objets compris dans ces envois soient expédiés à une même personne, par une même personne, et qu'ils soient d'une même nature, quoique emballés à part. On comprend que si ces conditions n'avaient pas été imposées, il serait arrivé que certaines entreprises particulières de transport, après avoir reçu de plusieurs expéditeurs un grand nombre d'articles pesant chacun moins de 50 kilogrammes, et en avoir fait payer le transport comme articles de messagerie, les auraient réunis en un seul bloc, et les auraient fait transporter par les compagnies de chemin de fer à des prix inférieurs à ceux qu'ils auraient eux-mêmes reçus.

335. Enfin les tarifs ordinaires ne sont pas non plus applicables, à cause de la surveillance toute particulière qu'ils demandent, aux articles d'or et d'argent, soit en lingots, soit monnayés, ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Les prix de transport des objets désignés dans les trois catégories ci-dessus spécifiées sont arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 25).

336. Non-seulement la faiblesse du poids de la

marchandise, mais en outre son poids trop élevé, est, comme nous l'avons annoncé, une cause de dérogation à la taxe ordinaire, et un motif de la soumettre à un tarif particulier.

Ainsi, d'après le cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux (art. 24), les droits de péage et de transport déterminés aux tarifs y annexés, ne sont point applicables : 1° à toute voiture pesant avec son chargement plus de 4,500 kilogrammes ; 2° à toute masse indivisible, soit par sa nature, soit par la volonté de l'expéditeur, pesant plus de 3,000 kilogrammes. Pour les objets qui se trouvent dans ce cas, les droits de péage ou les frais de transport sont augmentés de moitié.

337. Il y a plus, une compagnie peut refuser de transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes. Elle peut également empêcher de circuler sur sa voie les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 8,000 kilogrammes, à moins qu'il ne s'agisse de machines locomotives, dont la circulation ne peut jamais être refusée (Même art., § 5).

338. Si la compagnie consent à se charger d'une expédition qu'elle aurait eu le droit de refuser, le prix du transport est débattu entre elle et l'expéditeur, et réglé de gré à gré.

339. Dans tous les cas, la faveur qu'une compagnie accorde à un ou plusieurs expéditeurs, elle est obligée de l'accorder à tous ceux qui en font la demande, et cela pendant trois mois au moins. C'est une application du principe d'égalité que le législateur s'est toujours attaché à établir entre tous

les commerçants dans leurs rapports avec les compagnies de chemins de fer (Même art., § 6; V. *infrà*, n° 376).

340. Par suite du même principe, les taxes qui sont déterminées par les tarifs ordinaires ou particuliers, doivent être perçues par les compagnies indistinctement et sans aucune faveur. Telle est la disposition contenue dans tous les cahiers de charges (V. cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 20, § 11); elle n'empêche point les compagnies, quand elles le jugent convenable, soit pour le parcours total, soit pour le parcours partiel de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites fixées par les tarifs les taxes qu'elles sont autorisées à percevoir. (*Ib.*, § 10). Ainsi elles peuvent établir des prix différents à raison des localités. Ces prix peuvent varier pour l'aller et pour le retour, pour chaque section d'une ligne, et même pour les parcours partiels de chaque section, pourvu, bien entendu, que les prix modifiés ne dépassent jamais les *maxima* portés aux tarifs, et, en outre, que les réductions profitent à tous les voyageurs ou expéditeurs indistinctement (1).

---

(1) Il est apporté quelquefois des restrictions au droit accordé aux compagnies de chemin de fer d'abaisser leurs tarifs pour certain parcours particuliers de la voie de fer. Ainsi, dans le cahier des charges du chemin d'Orléans à Bordeaux, on trouve un article (21) ainsi conçu :

« Les marchandises expédiées d'un point du chemin de fer à établir entre Tours et Nantes paieront, sur la ligne de Tours à Orléans, un prix égal à celui qui sera payé en moyenne par kilomètre, pour les marchandises de même nature expédiées pour la même destination, d'un point de la ligne de Tours à Bordeaux situé à égale distance

341. Si une compagnie accordait à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur le prix des objets portés aux tarifs, l'administration aurait le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, applicable à tous les expéditeurs (*Ib.*).

Toutefois une exception a été faite à cette règle en ce qui concerne les réductions ou remises accordées à des indigents; elles ne peuvent, dans aucun cas, profiter à d'autres personnes (*Ib.*, § 12).

342. La réduction, en cas d'abaissement du tarif, doit porter proportionnellement sur le péage et sur le transport (Même article, § dernier). Si, en effet, les compagnies pouvaient ne faire porter la réduction

---

de ce lieu de destination. Il en sera de même pour les marchandises passant sur la ligne de Tours à Orléans à destination de l'un des points de Tours à Nantes. Cette disposition ne sera applicable qu'autant que le tarif du chemin de Tours à Nantes, à partir du lieu d'expédition ou de destination, ne sera pas inférieur au tarif moyen que les marchandises auraient à payer sur la ligne de Tours à Orléans. »

Le motif qui a fait adopter cette exception particulière au droit général et absolu d'abaisser les tarifs au gré des compagnies, c'est que quelques députés ont paru craindre que la compagnie concessionnaire du chemin de Bordeaux à Orléans ne cherchât à nuire au commerce de la Basse-Loire pour favoriser celui du Midi; et voici comment on supposait qu'elle aurait agi. Elle aurait maintenu le tarif de Tours à Orléans au taux le plus élevé, et aurait au contraire abaissé, autant que possible, le tarif de Bordeaux à Tours. Sans doute une tonne de marchandise une fois arrivée à Tours aurait de ce point payé jusqu'à Orléans le même prix, soit qu'elle arrivât de Bordeaux, soit qu'elle vînt de Nantes; mais, comme elle aurait été transportée à très bas prix de Bordeaux à Tours, elle aurait supporté le tarif élevé de Tours à Orléans bien plus aisément que la tonne qui aurait voyagé sur la ligne de Nantes à Tours. L'art. 21 a eu pour but de prévenir ce résultat (Duvergier, *Collection des Lois*, 1844, p. 331, note 1).

que sur le prix de transport, il en résulterait qu'elles pourraient supprimer la matière imposable, et, par suite, l'impôt lui-même (Voir à l'appui de cette doctrine un arrêt de la Cour de cassation du 23 juillet 1845, *Gazette des Tribunaux* du 24).

343. Au surplus, les changements apportés aux prix autorisés ne peuvent être mis à exécution qu'après avoir été annoncés au moins un mois à l'avance par des affiches, et homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie fermière, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet (Même article, § 10. — V. en outre, ord. cons. d'Etat, 10 janvier 1845, *Journal le Droit* du 16).

A cet effet, la compagnie doit donner avis au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires du roi, des modifications par elle proposées; elle affiche en même temps les nouvelles taxes. A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes peuvent être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées; mais si des modifications aux prix proposés étaient nécessaires, des affiches nouvelles devraient être apposées, et les nouveaux prix ne pourraient être perçus qu'un mois après la date de ces affiches (Règlement général, art. 53).

344. Si la compagnie modifiait ses tarifs et accordait des réductions avant l'accomplissement des formalités voulues, elle pourrait être condamnée à des dommages-intérêts envers les industries rivales

qui se trouveraient lésées par ces modifications ou réductions anticipées : l'action de celles-ci ne saurait être anéantie par le droit de répression que s'est réservé l'administration en cas de contravention (Jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 31 juillet 1846, rendu entre les mariniers de la Seine et la compagnie du chemin de fer de Rouen. V. *Gazette des Tribunaux* du 1er août).

Mais les frais accessoires, tels que ceux de chargement, déchargement et camionnage, ne faisant point partie des taxes, la compagnie serait libre d'en affranchir le commerce sans être obligée de demander une autorisation à cet effet (Même jugement).

345. Les taxes abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises. Elles ne peuvent pas non plus être relevées avant l'expiration de ce dernier délai, lorsqu'elles ont été abaissées par l'administration, par suite de la faveur particulière que la compagnie aurait accordée à un ou plusieurs expéditeurs.

346. Du droit qui appartient à la compagnie de réduire ses tarifs dérive, selon nous, celui de déclasser les marchandises; mais nous pensons que le déclassement ne peut, non plus que l'abaissement direct, être exécuté qu'après l'accomplissement des formalités d'homologation et de publicité dont nous avons parlé au n° 343. Le droit d'exécution provisoire n'a été accordé aux compagnies que pour ce qui concerne les assimilations. (V. *suprà*, n° 328).

347. Les compagnies peuvent faire, avec l'approbation de l'administration, tous les règlements

qu'elles jugent utiles pour le service et l'exploitation des chemins de fer (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 39, § 3).

348. Les uns ont pour objet les mesures d'ordre intérieur qui concernent les devoirs des agents des compagnies, sans intéresser directement l'ordre public ou la sûreté publique; les autres ont pour objet les mesures d'ordre qui concernent les rapports du public avec ces agents, sans intéresser non plus directement l'ordre public ou la sûreté publique.

349. Ces règlements sont obligatoires pour toutes les compagnies d'embranchement et de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui empruntent l'usage du chemin de fer (Même article, § 4).

350. Quant aux règlements dont l'initiative appartient à l'autorité, V. *infrà*, n° 399.

351. Les agents et gardes qu'une compagnie établit, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, peuvent être assermentés, et sont, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 48; L. 15 juillet 1845, art. 23 et 24. V. *infrà*, n° 742).

352. Les entreprises de chemins de fer ne sont point tenues envers les maîtres de poste de payer le droit de 25 centimes par poste et par cheval établi par la loi du 15 ventôse an XIII et par le décret du 6 juillet 1806, le chemin de fer ne pouvant être considéré comme formant une déviation de la route postale.

353. Ce droit n'est pas dû non plus pour l'espace parcouru en ville sur la voie postale, entre les bureaux des entrepreneurs et l'embarcadère du chemin de fer, par des voitures, dites omnibus, transportant les voyageurs à cet embarcadère (Lyon, 30 mars 1842; S.-V. 43. 2. 391).

354. Les concessionnaires ne sont pas tenus, en l'absence de toute disposition expresse insérée au cahier des charges, de supporter les frais de services spéciaux d'octroi que nécessite l'entrée de ces chemins dans les villes (Ord. cons. d'Etat, 17 juillet 1843; S.-V. 44. 2. 41).

Art. II. — *Obligations des compagnies.*

355. Après avoir exposé les droits des compagnies en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer, nous allons faire connaître les obligations qui leur sont imposées, soit dans un intérêt général, soit dans l'intérêt particulier de l'Etat : ce sera l'objet de deux paragraphes distincts.

§ Ier. — Obligations imposées aux compagnies dans un intérêt général.

356. La première obligation imposée à la compagnie admise à exploiter une ligne concédée et construite par l'Etat, c'est 1° de maintenir en bon état d'entretien le chemin de fer et toutes ses dépendances, ce qui comprend les terrassements, les ouvrages d'art, les bâtiments des stations et autres, les voies de fer et tous leurs accessoires, et d'y effectuer, à ses frais, tous les travaux de réparation et de reconstruc-

tion nécessaires ; 2° d'entretenir également en bon état les locomotives, les voitures et wagons employés aux transports, et de les renouveler au fur et à mesure des besoins, le tout également à ses frais (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 17).

357. La compagnie doit faire connaître au ministre des travaux publics le mode d'entretien qu'elle se propose d'employer ; et dans le cas où les mesures proposées seraient reconnues insuffisantes, le ministre peut prescrire toutes celles qui lui paraissent nécessaires, et la compagnie est tenue de s'y conformer (Règlement général, art. 3).

258. Faute par la compagnie d'entretenir constamment en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances, il y est pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances est recouvré sur des états rendus exécutoires par le préfet, et dans les formes prescrites pour les contributions directes (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 18).

359. Les machines, tenders et voitures de toute espèce entrant dans la composition des trains de voyageurs, doivent être visités fréquemment dans toutes leurs parties. La compagnie doit faire connaître au ministre les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre prescrit les dispositions qu'il juge nécessaires à la sûreté de la circulation. (Règlement général, art. 13).

360. L'obligation imposée à la compagnie d'entretenir en bon état le chemin de fer et ses dépen-

dances, est une dérogation aux dispositions de la loi commune en matière de baux, et notamment à celle du paragraphe 2, n° 2, de l'art. 1719 du Code civil, lequel met l'entretien de la chose louée à la charge du bailleur. Cette dérogation se justifie par cette considération que presque tous les bénéfices qui sont produits par l'exploitation profitent à la compagnie, que l'Etat n'y participe, dans une proportion très minime, qu'après un certain laps de temps, et lorsqu'ils s'élèvent à un chiffre déterminé par le cahier des charges.

361. Néanmoins les effets de cette disposition, par cela même qu'elle déroge au droit commun, doivent être restreints rigoureusement dans les limites que suppose l'expression *entretenir* employée dans les cahiers de charges.

362. Ainsi on comprend que, lorsque par suite d'un défaut d'entretien, les terrassements, les ouvrages d'art et les bâtiments affectés au service de l'exploitation viennent à être détruits, la compagnie est tenue de les reconstruire. On comprend encore que cette obligation pèse également sur elle, si la destruction provient d'un fait ou d'une négligence imputables à l'un de ses agents. Mais en sera-t-il de même dans le cas où la destruction d'un bâtiment, d'un ouvrage d'art, proviendra d'un fait de force majeure, et les frais de reconstruction seront-ils, dans ce cas, à la charge de la compagnie?

D'abord, si la destruction de l'ouvrage d'art ou du bâtiment avait lieu pendant le délai déterminé par le cahier des charges pour la garantie de l'Etat (voy. *suprà*, n° 273 et suiv.), il est évident que la

reconstruction devrait être à la charge de ce dernier.

363. Mais *quid*, après l'expiration de ce délai ?

A ne consulter que les dispositions du droit commun, cette question devrait être résolue par la négative : l'art. 1722 du Code civil porte, en effet, que si, pendant la durée du bail, la chose louée est détruite en tout ou en partie, le preneur, loin d'être tenu de reconstruire à ses frais la partie détruite de la chose louée, peut, suivant les circonstances, demander ou une diminution de prix, ou la résiliation du bail. Cette disposition suppose évidemment que la charge de la réparation partielle, et, à plus forte raison, celle de la réparation totale, si celle-ci devient nécessaire, doit peser sur le bailleur et non sur le preneur.

En vain, pour décider le contraire, on argumenterait de l'expression *reconstruction* qui se trouve insérée dans les cahiers de charges à côté de celle *entretien;* car il peut y avoir lieu à reconstruction, par la compagnie, dans d'autres cas que ceux de destruction totale ou partielle par suite d'un fait de force majeure, et, par exemple, ainsi que nous le disions, lorsque la destruction provient d'un fait ou d'une négligence imputable à la compagnie.

En vain encore voudrait-on se prévaloir de la disposition des cahiers de charges qui restreignent dans un délai déterminé la garantie de l'Etat ; l'Etat ne peut se retrancher dans le bénéfice de cette restriction de délai, que lorsqu'on peut supposer que la destruction de l'ouvrage provient d'un défaut d'entretien de la part de la compagnie, et non lorsqu'il

est prouvé qu'il est le résultat d'un fait de force majeure.

Enfin, l'Etat devant reprendre possession de la ligne à la fin du bail, il semble juste de mettre à sa charge tous les accidents de force majeure qui affectent la chose louée plutôt qu'à celle de la compagnie, qui n'a qu'une jouissance temporaire achetée par de grands sacrifices.

Dans tous les cas, la compagnie pourrait demander et devrait, à notre avis, obtenir que le bail fût prorogé pendant un temps égal à celui pendant lequel l'exploitation aurait été interrompue. Il y aurait lieu de décider comme dans le cas du n° 279.

364. La compagnie n'est pas seulement obligée d'entretenir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que le matériel d'exploitation. Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, elle doit en placer sur les points qui sont indiqués par le ministre, et suivant le système qu'il prescrit (Règlem. gén., art. 5).

Elle est tenue également d'augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui sont adressées par le ministre (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 15, § 3).

365. En ce qui concerne le transport, les obligations des compagnies varient selon qu'il s'agit de voyageurs ou de marchandises.

366. *Voyageurs.* — Les compagnies sont obligées

d'exécuter constamment avec exactitude et célérité, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui leur sont confiés, au taux du tarif qui leur a été concédé, le tout sous peine 1° de dommages-intérêts envers les particuliers ; 2° de réduction du tarif pour un certain temps et dans certains cas ; 3° de mise en régie ; 4° de résiliation ou de déchéance (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans, art. 42, 35 et 31 ; du centre, art. 25 et 20; de Bordeaux, art. 26, § 1er.)

367. A l'administration appartient le droit de déterminer par des règlements spéciaux, après avoir entendu les compagnies, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs, de marchandises et des convois spéciaux des postes, et la durée du trajet (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 20, § 5). Les compagnies sont tenues de se conformer à ces règlements.

368. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs doit contenir, en quantité suffisante, des voitures de toute classe destinées aux personnes qui se présentent dans les bureaux de la compagnie (Même article, § 6). L'inexécution de cette disposition exposerait la compagnie, de la part des particuliers, à une action civile, et, de la part de l'administration, à l'application des mesures coercitives prévues par le cahier des charges.

369. *Marchandises.*—Les bestiaux, denrées, marchandises, colis et matières quelconques, doivent être enregistrées au fur et à mesure qu'ils arrivent aux

gares, sur un registre à ce destiné, qui mentionne également le prix total dû pour le transport. Ce transport doit être fait dans l'ordre des inscriptions, à moins de demande contraire de la part de l'expéditeur, laquelle est mentionnée sur le registre. (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 26, § 1er; Règl. gén., art. 54.)

370. En cas de retard par la faute d'une compagnie dans l'expédition des marchandises, les propriétaires ont droit à des réparations civiles, qu'ils obtiennent, soit à l'amiable, soit par l'intervention des tribunaux de commerce. (V. *infrà*, nos 471 et suiv.)

371. Si les expéditeurs préfèrent retarder leurs expéditions sous la condition d'un abaissement dans les tarifs, et que la compagnie soit disposée à consentir la réduction, la convention est réglée de gré à gré entre les deux parties intéressées.

372. Les compagnies qui ont obtenu les premières concessions de chemins de fer, comme celles de Paris à Orléans et à Rouen, n'ont été soumises, dans aucun cas, à l'obligation de délivrer des lettres de voitures. Il en a été autrement des compagnies dont les concessions sont plus récentes.

Les cahiers de charges relatifs à ces dernières contiennent, en général, une disposition d'après laquelle toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excède 20 kilogrammes, doit, si l'expéditeur le requiert, être constatée par une lettre de voiture, dont un exemplaire lui est délivré, et dont l'autre reste entre les mains de la compagnie. (Cahier des charges de la compagnie

d'Orléans à Bordeaux, art. 26, § 2. V. *infrà*, n°s 459 et suiv.)

Pour les objets d'un poids inférieur à vingt kilogrammes, les cahiers de charges ne font pas une obligation aux compagnies de la lettre de voiture, même quand elle est demandée par l'expéditeur. Mais les compagnies sont tenues de délivrer un récépissé, si l'expéditeur l'exige. Cette obligation n'est pas imposée formellement par les cahiers de charges, mais elle résulte de l'art. 54 du règlement général d'administration publique sur la police des chemins de fer. (V. à la fin de l'ouvrage, note 1re.)

373. Le récépissé énonce la nature et le poids des colis, le prix total du transport, et l'époque à laquelle remise en doit être faite au lieu de destination (*Ib.*).

Quant à la lettre de voiture, les cahiers de charges n'indiquent pas ce qu'elle doit contenir, mais il résulte de la discussion qui eut lieu à la Chambre des Députés sur l'art. 13 du cahier des charges du chemin de fer de Montpellier à Nîmes (V. *Moniteur* du 22 mai), que les entrepreneurs de chemins de fer sont soumis à la responsabilité qui est imposée à tous les entrepreneurs de transport par le droit commun ; que la lettre de voiture doit être réglée, dans sa forme et ses effets, par les art. 101 et 102 du Code de commerce ; qu'elle doit être soumise au timbre, et qu'enfin les dispositions de la loi sont applicables aux marchandises qui voyagent à petite ou à grande vitesse. (Duvergier, *Coll. des lois*, année 1844, p. 298, note 1re).

374. D'après cela, la lettre de voiture doit être

datée; elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter; indiquer le nom de l'expéditeur et celui du destinataire; énoncer le prix du transport; présenter en marge les marques et numéros des objets à transporter, et enfin être signée du préposé de la compagnie. Toutes ces énonciations et formalités qui sont prescrites par l'article 102 du Code de commerce ne sont, en effet, nullement inconciliables avec la nature et les exigences du service d'une administration de chemin de fer.

375. Mais peut-on également assujettir la compagnie à l'obligation d'indiquer dans la lettre de voiture le délai dans lequel le transport doit être effectué, et de payer une indemnité pour cause de retard? (V. *infrà*, n°s 448 et suiv.)

376. Le gouvernement, en concédant une ligne de chemin de fer, ou en en favorisant l'établissement, agit dans un but d'utilité publique et non dans l'intérêt privé des compagnies; il a en vue les besoins généraux de l'industrie et du commerce et de faciliter la rapidité des communications pour l'avantage de tous et non pour l'avantage de quelques privilégiés. Ce résultat ne pouvait être atteint qu'en proclamant la plus complète égalité entre tous les individus et entre toutes les entreprises de transport qui se servent des chemins de fer. Comme aucun moyen de transport n'est comparable, quant à la vitesse, à celui qu'offrent les voies de fer, il est clair que le monopole ou les avantages particuliers qu'une compagnie accorderait à une entreprise particulière, seraient une cause de ruine infaillible pour les autres

entreprises qui n'en auraient pas obtenu d'équivalents. C'est pourquoi les lois de concession et les cahiers de charges interdisent aux compagnies de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes. La peine, en cas d'infraction, est celle prononcée par l'art. 419 du Code pénal, c'est-à-dire un emprisonnement d'un mois à un an, une amende de 500 francs à 10,000 francs, et la mise facultive des coupables sous la surveillance de la haute police.

377. En supposant qu'il y eût lieu d'appliquer la peine ci-dessus, elle devrait être prononcée contre les administrateurs de la compagnie, et, en cas de délégation de pouvoirs autorisée par les statuts, contre le ou les directeurs auxquels cette délégation aurait été faite, puisque les arrangements particuliers prohibés proviendraient de leur fait ou des ordres par eux donnés (V. *suprà*, n° 79, *infrà*).

378. La liberté de concurrence pourrait être entravée, non-seulement par les traités de faveur qu'une compagnie de chemin de fer accorderait à une compagnie particulière de transport, sans les accorder à d'autres entreprises, mais encore et à plus forte raison par les entreprises de transport que la compagnie elle-même établirait, pour son propre compte, à l'effet de desservir exclusivement les routes aboutissant au chemin par elle exploité. Aussi certaines

lois de concession et certains cahiers des charges, contiennent cette seconde condition aussi bien que la première ; et, bien que les cahiers de charges d'autres compagnies aient gardé le silence sur ce dernier point (1), nous pensons que ces compagnies ne sont pas moins tenues de se conformer à cette dernière règle, parce qu'elle découle naturellement du principe qui a fait établir la première.

379. La Cour royale de Colmar nous semble avoir méconnu la première des deux interdictions ci-dessus, en décidant qu'une compagnie de chemin de fer avait pu affecter exclusivement au stationnement de voitures *omnibus*, exploitées par un tiers, un emplacement faisant partie des terrains par elle achetés pour l'exploitation de son chemin. Ce qui nous confirme dans cette opinion, c'est que l'arrêt qui avait jugé ainsi ayant été attaqué devant la Cour suprême, le pourvoi a été admis par la chambre des requêtes (S. V. 42. 2. 536); et que cet arrêt se trouve en opposition avec un autre de la Cour royale de Nîmes du 11 mai 1843 (J.-P., 3e édit., t. 2 de 1843, p. 185), lequel a décidé que, quel que fût à cet égard le silence du traité intervenu entre l'Etat et l'administration d'un chemin de fer, celle-ci ne pouvait, dans l'intérêt d'une entreprise de transport de voyageurs, refuser l'entrée de sa gare aux voitures d'une entreprise rivale. (Voir encore un jugement du tri-

(1) *V.* Orléans, loi du 17 juillet 1838, art. 5. Orléans à Bordeaux, loi du 26 juillet 1844, art. 9, et cahier des charges, art. 28.

bunal civil de Lyon rendu dans le même sens. *Journal le Droit* du 28 oct. 1845.)

380. La nécessité d'avoir dans les gares le matériel nécessaire pour le camionnage ne peut être douteuse; et lorsque les compagnies ont cru devoir faire la concession de ce service à des tiers, elles ont dû leur donner l'entrée de la gare, et même un emplacement spécial pour ce service.

Certaines personnnes ont cru voir dans ce fait une violation de la défense imposée aux compagnies de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

C'est évidemment une erreur. En effet, quelle que soit la personne à laquelle une compagnie accorde la faculté de faire le camionnage, que ce soit un voiturier ou un commissionnaire de roulage, ce n'est pas comme tel, et en faveur de son industrie, que la concession lui est faite; la compagnie ne l'emploie qu'à titre de préposé, ou d'employé auquel, au lieu d'un salaire déterminé, elle donne les bénéfices éventuels de la concession; l'entrepreneur, dans ce cas, n'agit en réalité que pour le compte de la compagnie, qui demeure garante de ses faits. On conçoit dès lors que le principe de la libre concurrence ne puisse être appliqué à la compagnie.

381. On verra plus tard qu'une compagnie de chemin de fer peut être appelée, suivant les circonstances, à devenir commissionnaire directe ou intermédiaire de transports (V. *infrà*, n° 462).

Dans l'un et l'autre cas, elle est obligée de faire parvenir les marchandises à destination, à moins qu'elle n'en ait été dispensée par le propriétaire, ou qu'elle n'ait reçu l'ordre de les consigner, à l'extrémité de sa ligne ou sur l'un des points de son parcours, à un correspondant indiqué.

Il faut, pour remplir cette obligation, qu'elle s'assure à l'avance les moyens de transport, et elle ne peut atteindre ce but qu'en faisant à cet égard des conventions avec des entreprises de voitures par terre ou par eau, qui soient tenues d'accomplir la partie du voyage comprise entre la ligne de fer et le lieu de destination (V. *suprà*, p. 180, note).

On conçoit que le choix de ces correspondants est une chose importante pour la compagnie, puisqu'elle demeure garante de leurs faits, et qu'elle serait directement appelée à réparer toutes les fautes qu'ils commettraient, sauf son recours, qui pourrait devenir quelquefois illusoire.

382. Pourait-on prétendre que le choix fait par une compagnie constituerait une contravention à la disposition du cahier des charges, qui lui défend de faire avec des entreprises de transports des conventions qui ne seraient pas consenties en faveur de toutes les autres?

Nous ne le pensons pas. Il y a en effet deux intérêts distincts dans une entreprise de chemin de fer.

Le principal est relatif au droit de parcours sur la ligne. Pour l'exercice de ce droit, la plus grande égalité doit exister entre tous les voyageurs ou expéditeurs.

Le second intérêt concerne l'exécution des engagements commerciaux que les compagnies sont forcées de prendre avec les expéditeurs, pour la réexpédition des marchandises arrivées à l'extrémité de la ligne de fer. Or on ne peut raisonnablement prétendre que cette réexpédition doive être partagée entre toutes les entreprises de même nature qui se trouvent dans une localité, et cela par plusieurs motifs :

1° Parce que cette prétention violerait le principe de la liberté du commerce ; 2° parce qu'un semblable partage serait d'une exécution presque impossible ; qu'il ne présenterait aucune certitude d'exécution, et qu'il pourrait placer les compagnies de chemins de fer dans l'impuissance de remplir leurs engagements ; 3° enfin, parce que les consignataires ou réexpéditeurs ne sont, comme nous l'avons dit, que les mandataires, les préposés de la compagnie qui les emploie ; que, dès lors, le choix de ces préposés est pour la compagnie un droit nécessaire, dont elle ne pourrait être privée que par une disposition claire et précise de la loi de concession.

383. C'est ce qui a été décidé par le tribunal de commerce de la Seine, dans l'espèce suivante :

MM. Duchemin jeune, Boursier et autres, commissionnaires de roulage de Rouen, avaient formé contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen une demande tendant, entre autres choses, à ce qu'il lui fût défendu à l'avenir de faire, en son nom et pour son compte, aucun acte de transport en dehors de l'enceinte du chemin de fer, de s'occuper de réexpéditions de marchandises, et d'accorder aucun avantage particulier à aucun commissionnaire de

transport; ils demandaient en outre des dommages-intérêts considérables pour le préjudice qu'ils prétendaient avoir éprouvé.

Le 5 mai 1846, il intervint un jugement ainsi conçu :

« Attendu que la compagnie du chemin de fer ne peut être tenue envers les tiers qu'à l'exécution, en ce qui les concerne, des obligations qui lui ont été imposées, soit par la loi de concession, soit par le cahier des charges y annexé; que les tiers ne sauraient prétendre utilement qu'il lui est interdit de se livrer à des opérations de commerce en dehors de l'exploitation de la voie de fer, limitée à l'enceinte réservée à ladite voie, si une pareille interdiction n'est pas écrite dans la loi; que la liberté de l'industrie est de droit public et ne saurait être refusée à personne, tant que la loi ne l'a pas expressément stipulé; qu'on ne saurait donc, dans une matière aussi grave, agir par induction, pour restreindre ou annuler, au détriment de tel intérêt, et au profit de tel autre, une des libertés garanties à tous;—Attendu qu'il ne résulte ni des termes exprès de la loi du 15 juillet 1840, et du cahier des charges y annexé, ni même de leur esprit, qu'aucune restriction ait été apportée au droit qu'a la compagnie du chemin de fer de se livrer à telle opération de commerce qui lui paraîtra utile; qu'en conséquence, sauf le droit d'intervention administrative, eu égard à la forme anonyme de la société, et de celui des associés au cas où ils trouveraient que la gestion compromet les intérêts sociaux, aucun intérêt privé n'a le droit d'interdire aux défendeurs de se livrer à tel genre d'industrie que bon

leur semble ; que la seule action utile réservée dans ce cas aux demandeurs est celle d'une demande en dommages-intérêts, dans le cas où, dans l'exercice de cette industrie, les défendeurs auraient employé des moyens frauduleux pour leur nuire, ou leur auraient porté préjudice par une concurrence déloyale, en ne se renfermant pas dans les obligations imposées par le cahier des charges ;—Attendu que l'établissement de bureaux et de magasins de réception dans l'intérieur des villes, l'envoi d'agents pour solliciter la remise des marchandises et débattre le prix de réexpédition au delà des gares, le camionnage, la réclamation à bord des navires, l'emploi de circulaires, la consignation à tel ou tel commissionnaire de son choix, ne sont pas des faits qui puissent constituer des manœuvres frauduleuses de la part de la compagnie ; que ces faits ne sortent pas des limites d'une concurrence loyale et permise entre commerçants ; qu'aucun d'eux n'est interdit aux défendeurs par la loi ou le cahier des charges ;—Attendu que si les demandeurs prétendent que la compagnie établit dans l'enceinte de ses gares un commissionnaire de roulage auquel il serait accordé un privilége exorbitant, les défendeurs justifient suffisamment que ce n'est pas à titre de commissionnaire de roulage que cette admission aurait été faite ; que, par suite de conventions verbales entre eux et un tiers, ce dernier s'est chargé de faire, pour le compte de la compagnie, le camionnage des marchandises qui doivent être transportées à domicile ; que, dès lors, il a bien fallu établir un bureau pour la comptabilité nécessaire à ce service, mais qu'aucun privilége n'est accordé à celui qui l'occupe ;—At-

tendu, etc. (suivent des considérants relatifs à des reproches sur l'application des tarifs) ;—Attendu que de ce qui précède, il résulte que les demandeurs ne sauraient faire restreindre au détriment de la compagnie du chemin de fer la liberté de l'industrie garantie à tous ; qu'ils ne justifient pas que le préjudice qu'ils ont pu éprouver soit le résultat, soit de manœuvres frauduleuses, soit d'une concurrence déloyale exercée par les défendeurs, soit enfin de la non-observation des conditions imposées par la loi ou le cahier des charges ;—Par ces motifs, déclare les demandeurs mal fondés en leurs demandes, et les condamne aux dépens. » (V. *Gazette des Tribunaux* du 6 mai 1846.)

384. La prohibition de faire, en faveur de certaines entreprises de transport, des arrangements qui ne seraient pas accordés à toutes les autres desservant les mêmes routes, doit-elle être entendue en ce sens que les entreprises qui demandent les mêmes avantages que ceux qui sont accordés à d'autres soient obligées, de leur côté, de subir les mêmes conditions? Ainsi, par exemple, supposons qu'une compagnie de chemin de fer ait fait avec une entreprise de transport un traité par lequel celle-ci s'est obligée à louer six plates-formes par jour, et qu'en considération de ce nombre de plates-formes louées, la compagnie ait accordé une réduction sur le prix ordinaire de location; une autre entreprise, qui ne louerait que deux plates-formes, serait-elle fondée à exiger la même réduction dans le prix de location? Nous ne le pensons pas. En effet, l'entreprise qui ne loue que deux plates-formes n'est pas dans des con-

ditions identiques à celle qui en loue six, et les avantages que la compagnie retire de la seconde location ne sont pas aussi grands que ceux résultant de la première : d'où il suit que la compagnie est fondée à soutenir que la réduction dans le prix de location n'a été consentie par elle qu'en raison du nombre de plates-formes louées.

385. Les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer sont déterminées par des règlements d'administration publique rendus par l'autorité, après avoir entendu les compagnies, qui doivent s'y conformer rigoureusement. (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 28, § 2.)

386. Le refus de la part d'une compagnie d'accorder à une entreprise de transport des avantages équivalents à ceux qu'elle aurait consentis à une autre constituant un délit, ainsi que nous l'avons expliqué, n° 376, il en résulte que les contestations auxquelles il pourrait donner lieu devraient être portées devant le tribunal de police correctionnelle, et pourraient être l'objet de poursuites d'office de la part du ministère public (V. *infrà*, n° 791).

387. Au surplus, l'interdiction de faire des arrangements de faveur avec certaines entreprises peut être levée par l'administration supérieure. Cela résulte formellement des dispositions de certains cahiers de charges (*V.* celui de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 28); et quoique les cahiers de charges de quelques autres compagnies ne se soient point expliqués à cet égard, néanmoins nous pensons que la

même autorisation pourrait leur être accordée. C'est ainsi que la compagnie d'Orléans, malgré le silence de son cahier des charges sur ce point, a été autorisée à accorder à une entreprise d'omnibus une subvention de 50,000 francs, que, sans cette autorisation, elle aurait été obligée d'accorder à toute autre entreprise de la même nature.

388. Une dernière condition a été imposée par l'Etat aux compagnies, c'est celle qui les oblige à laisser circuler sur la voie qui appartient à chacune d'elles les machines, wagons et voitures des autres lignes d'embranchement ou de prolongement : c'est ce qu'on appelle l'exercice du *libre parcours*. Il est réciproque pour chaque compagnie ; celle qui exerce ce droit perçoit le prix de transport sur la ligne d'embranchement, et la compagnie fermière de cette dernière ligne ne peut exiger de la compagnie circulante que le simple droit de péage, ainsi que nous l'avons dit *suprà*, n° 314.

389. L'exercice de ce droit peut être avantageux pour les lignes les plus courtes parmi celles qui correspondent entre elles ; mais on ne saurait disconvenir qu'il ne soit très préjudiciable à celles qui sont relativement plus longues. En effet, le libre parcours, bien que réciproque, ainsi que nous venons de le dire, est plus ou moins important et étendu, selon le plus ou moins de surface sur laquelle on peut l'exercer : par exemple, on comprend qu'il y aurait plus d'avantage pour la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Paris de pouvoir faire circuler ses machines, wagons et voitures sur toute la ligne d'Orléans à Bordeaux, que pour cette dernière compagnie de faire

circuler les siens sur la ligne de Paris à Orléans. La compagnie dont le parcours est le plus long n'est pas suffisamment dédommagée par la perception du droit de péage qui lui est payé par la compagnie circulante; car ce droit ne représente que le préjudice résultant de l'usure de la voie, et non les bénéfices que lui procurerait le transport exclusif, par ses propres voitures et wagons, des marchandises et voyageurs; et cependant il semblerait juste que les bénéfices qui sont réalisés sur chaque ligne appartinssent à la compagnie fermière, puisqu'elle a traité dans l'espoir d'une exploitation exclusive de cette ligne. Mais cette considération, tirée de l'intérêt des compagnies principales, a paru au législateur devoir céder devant l'avantage qui devait en résulter pour le public en général et pour le commerce en particulier à ne pas être forcé de changer de voiture ou de transborder les marchandises transportées, aux points extrêmes de la ligne sur laquelle s'effectue le chargement. C'est pour cette raison que, sur les lignes de fer comme sur les routes ordinaires, on a appliqué le principe de la libre circulation, bien que les premières aient quelques-uns des caractères de la propriété privée (V. *infrà*, n° 569).

390. Les cahiers de charges ne déterminent point le mode ni les conditions d'exercice du droit de libre parcours; on n'y trouve qu'une disposition générale ainsi conçue:

« Les compagnies qui exploitent ou exploiteront des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement établis ou à établir sur le chemin de fer de.... à...., auront la faculté, moyennant les tarifs

ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police ou de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur ledit chemin de fer, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements ou prolongements.

« Dans le cas où les compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

« Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de.... à...., n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie fermière de l'exploitation de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements ou embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

« Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité qui sera en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires (Cahier des charges de la compagnie d'Orléans à Bordeaux, art. 42).

Voilà tout ce que contiennent les cahiers de charges sur le libre parcours. On voit combien ces dispositions sont vagues et surtout insuffisantes : elles con-

sacrent, il est vrai, 1° le droit réciproque pour chaque compagnie de faire circuler ses voitures, wagons et machines sur la ligne correspondante, et l'obligation pour chacune d'elles de souffrir l'exercice du parcours, moyennant le paiement des droits de péage; 2° la faculté pour l'une d'exercer ce droit alors même que l'autre y renoncerait; 3° la liberté pour toutes deux de régler, par des conventions particulières, l'usage du libre parcours; 4° dans le cas où elles ne peuvent s'entendre, le droit d'intervention du gouvernement pour statuer sur toutes les difficultés qui s'élèvent à cet égard; 5° si les compagnies, ou l'une d'elles, ne veulent point user du droit de libre parcours, l'obligation pour elles de s'arranger de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes; 6° enfin, l'obligation pour la compagnie circulante qui se trouve *dans le cas* de se servir du matériel appartenant à l'autre, de lui payer une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel; et, si les deux compagnies ne s'entendent point sur la quotité de cette indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service de toute la ligne, le droit du gouvernement d'y pourvoir d'office.

Mais l'exercice du libre parcours suppose-t-il le droit, pour la compagnie circulante, de se servir des gares, stations, pompes, ateliers, magasins et combustible appartenant à la ligne qui le subit? En supposant l'affirmative, est-il dû une indemnité pour l'usage des gares, stations et ateliers, etc.? Y a-t-il obligation pour la compagnie sur la ligne de laquelle s'exerce le parcours de fournir son matériel à la

compagnie circulante toutes les fois que celle-ci le demande? La compagnie circulante peut-elle prendre et déposer les voyageurs et les marchandises sur l'autre ligne? Voilà des questions importantes; et comme on ne trouve, pour les résoudre, aucune lumière dans les lois de concession, il faut donc rechercher quel a été le but et la pensée du législateur lorsqu'il a établi le principe du libre parcours.

391. Suivant nous, le but unique qu'il s'est proposé a été, ainsi que nous l'avons dit, d'assurer au public un service complet, régulier et continu sur tous les chemins de fer qui se touchent, de manière à ce que ni les voyageurs ni les marchandises ne soient obligés de changer de voitures en passant d'un rail-way sur l'autre.

Le but du législateur ainsi déterminé, nous poserons comme règle fondamentale, en cette matière, que, dans l'examen des difficultés qu'elle soulève, toutes les solutions qui auront pour résultat d'atteindre ce but devront être admises. Mais, d'un autre côté, comme l'exercice du libre parcours est pour les compagnies qui le subissent un droit exorbitant, il faudra rejeter toutes les solutions qui auraient pour résultat de l'aggraver, sans aucun avantage pour le public.

Voyons quelles sont les conséquences de cette règle pour chacun des points ci-dessus indiqués.

392. Il faut en induire, en ce qui concerne les gares, les stations, les ateliers de construction et de réparation, les appareils hydrauliques, les magasins et bureaux, que l'usage de ces diverses choses se trouve

compris dans l'exercice du droit de libre parcours. En effet, elles sont toutes des dépendances ou des accessoires du chemin de fer; elles en font partie intégrante; sans elles, l'exploitation ne pourrait avoir lieu.

393. Mais la compagnie circulante devra-t-elle payer une indemnité pour l'usage des gares, stations, ateliers, etc.?

L'affirmative a été soutenue dans un article signé A, qui a été publié dans le *Journal des chemins de fer* (V. année 1845, p. 471, 3e colonne). Nous ne pouvons partager cette opinion.

L'auteur de cet article semble lui-même indiquer plutôt ce qu'il croit exister, que ce qui, selon lui, devrait être. Voici comme il s'exprime : « Rigoureusement, l'usage des stations, ateliers, bâtiments, remises, gares, etc., devrait être acquis par le seul fait du paiement de la somme stipulée dans cette première colonne (du tarif); mais l'usage contraire s'est établi, et chaque fois que les chambres ont eu à prévoir l'usage d'une gare ou d'une station commune, elles ont décidé que la compagnie d'embranchement qui en réclame l'accès devrait payer à titre de loyer, à la compagnie propriétaire, une indemnité dont le taux serait réglé à l'amiable, ou, à défaut, par l'administration supérieure. »

Nous regrettons que celui qui a écrit ces lignes n'ait point cité quelques-uns des cas auxquels il fait allusion, où les Chambres auraient décidé que lorsqu'une gare devait être commune à plusieurs compagnies, celle sur la ligne de laquelle elle était établie pouvait exiger une indemnité des autres. On se serait convaincu, nous croyons pouvoir l'affirmer, que les

Chambres, en prenant de telles décisions, n'ont jamais eu en vue l'exercice du libre parcours, mais bien des cas exceptionnels et tout à fait différents de celui qui nous occupe. Ainsi les Chambres ont ratifié un arrangement d'après lequel la compagnie de Rouen s'obligeait à payer à la compagnie de Saint-Germain une indemnité annuelle pour l'usage en commun de la gare appartenant à celle-ci dans Paris. Mais cette convention n'est point intervenue pour régler les conséquences du libre parcours que la compagnie de Rouen aurait eu à exercer sur la ligne de Saint-Germain ; elle a eu pour but seulement de dispenser la compagnie de Rouen de l'obligation, qui lui était imposée par son cahier des charges, d'avoir une gare particulière dans Paris. En effet, la compagnie de Rouen pensa qu'il serait aussi commode et plus économique pour elle de se servir de la gare de Paris appartenant à la compagnie de Saint-Germain, ainsi que de son chemin jusqu'à cette dernière ville. Tel a été l'unique objet de cette convention qui, plus tard, a reçu la sanction législative, sans laquelle elle ne pouvait être valable, puisqu'elle dérogeait aux prescriptions de la loi de concession du chemin de Rouen.

Quant à l'usage où seraient les compagnies qui circulent sur le parcours d'une autre ligne de payer une taxe particulière en sus du prix de péage, pour le droit de se servir des gares, stations, ateliers et dépendances de cette ligne, l'auteur cité se contente également de l'alléguer, sans le prouver. Nous sommes dès lors autorisés à penser que l'usage dont il parle s'applique, ainsi que les décisions législatives,

par lui invoquées, à des cas entièrement différents de celui où il s'agit de l'exercice du libre parcours.

Il faut donc écarter de la discussion ces décisions et cet usage prétendu, et chercher à résoudre la difficulté qui nous occupe en combinant les termes et l'esprit de la disposition du cahier des charges ci-dessus rapportée.

Or, on l'a vu, cette disposition n'impose à la compagnie qui exerce le libre parcours que la condition de payer un droit de péage déterminé par le tarif de la compagnie sur la ligne de laquelle le parcours a lieu. Elle ne dit pas qu'en sus de ce droit, la compagnie circulante devra payer un prix particulier pour l'usage des gares, stations, etc. ; et elle ne devait pas le dire, puisque, comme nous l'avons démontré, l'usage de ces gares et stations, qui sont des dépendances ou accessoires nécessaires du chemin, est une conséquence naturelle et forcée de l'exercice du libre parcours. D'ailleurs, on ne comprendrait pas à quel titre la compagnie qui subit le parcours pourrait exiger un droit particulier à cet égard. En effet, si c'est l'Etat qui a construit à ses frais les gares, stations, etc., il a dû les construire, non dans l'intérêt exclusif de la ligne dont ces divers objets dépendent, mais aussi en vue du libre parcours qu'il se réservait d'accorder aux autres lignes d'embranchement ou de prolongement; et si les gares, stations, etc., ont été construites aux frais de la compagnie concessionnaire, le gouvernement a dû lui imposer, dans le même but, cette obligation, dont la compagnie se

trouve dédommagée par une plus longue durée de jouissance.

Concluons donc que, dans aucun cas, la compagnie qui fait circuler ses voitures, wagons et machines sur la ligne d'une autre compagnie, ne peut être tenue de payer autre chose que le droit déterminé dans la première colonne du tarif du cahier des charges de celle-ci. Nous n'exceptons de cette règle que le combustible qui serait emprunté par la compagnie circulante et de la valeur duquel elle devrait naturellement tenir compte.

394. Examinons maintenant la seconde question que nous avons indiquée, et qui consiste à savoir si la compagnie sur la ligne de laquelle une autre compagnie exerce le droit de parcours est tenue de lui fournir son matériel toutes les fois que celle-ci le lui demande.

On a vu quelle est à cet égard la disposition des cahiers de charges. « Celle des compagnies, y est-il dit, qui *sera dans le cas* de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité à l'autre, etc. » (V. *suprà*, n° 390.)

Nous ne disconvenons point que ces termes comportent une obligation véritable pour la compagnie qui subit le parcours de prêter son matériel ; mais en la lui imposant, le législateur a-t-il eu en vue un état de choses habituel, permanent, ou seulement un cas accidentel, exceptionnel ? Nous pensons que la question doit être résolue dans ce dernier sens.

On comprend, en effet, que lorsqu'une compagnie se trouve, par suite d'un accident survenu pendant la marche d'un convoi, dans l'impossibilité de ter-

miner le voyage avec son propre matériel, elle puisse exiger que l'autre compagnie lui prête le sien, parce que les voyageurs pourraient éprouver un retard fâcheux, si elle était obligée d'aller chercher sur sa propre ligne un matériel de remplacement. Mais on ne saurait lui accorder un tel droit dans les circonstances ordinaires. La raison en est que les cahiers de charges imposent à chaque compagnie l'obligation d'avoir un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne concédée, mais non un matériel en dehors des besoins de cette ligne. (V. *suprà*, n°s 281 et 283.) Il résulte évidemment de cette disposition qu'une compagnie ne peut être tenue de fournir à une autre compagnie, d'une manière habituelle et au gré de celle-ci, une partie de ce matériel, puisque si elle en prêtait une partie, le reste ne serait plus suffisant pour l'exploitation de sa propre ligne. D'ailleurs, la compagnie pour les besoins de laquelle une autre aurait ainsi augmenté son matériel pouvant renoncer plus tard, ainsi que nous l'expliquerons (V. n° 398), à l'exercice du libre parcours, il pourrait arriver que ce surcroît de matériel devînt inutile pour la compagnie qui se le serait procuré en prévision des besoins de la ligne correspondante.

395. Quant à la question de savoir si la compagnie qui exerce le libre parcours a le droit de prendre et de déposer les voyageurs ou marchandises sur les différents points de la ligne correspondante, nous n'hésitons pas à la résoudre par l'affirmative. Toutefois nous entendons l'exercice de ce droit en ce sens que la compagnie circulante aura pris sur sa propre ligne les voyageurs et marchandises qu'elle déposera

sur la ligne correspondante, et réciproquement que ceux qu'elle aura pris sur la ligne d'embranchement ou de prolongement devront être déchargés sur un point quelconque de sa propre ligne. Etendre ce droit au delà de ces limites, ce serait autoriser la concurrence entre plusieurs compagnies pour l'exploitation des mêmes lignes : telle n'a pu être l'intention du législateur.

Cela est si vrai que le projet général d'un cahier des charges, qui fut révisé en 1843 par la commission administrative des chemins de fer, contenait, dans son article 38 relatif au droit du libre parcours, un paragraphe ainsi conçu : « Les compagnies d'embranchement ou de prolongement ne pourront que déposer sur les différents points de la ligne principale des voyageurs ou marchandises venant des différents points de leur ligne, et au retour, que prendre sur les points de la ligne principale les voyageurs ou marchandises destinés aux lignes d'embranchement ou de prolongement. » (V. *Journal des Chemins de fer*, année 1843, p. 804, 3e col.). Ce paragraphe, qui tranchait si nettement la difficulté, fut remplacé, dans le projet présenté aux Chambres, par celui-ci : « Dans le cas où les compagnies ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté (du libre parcours), le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles. » Quel a été le motif de ce changement? Nous ne pouvons pas en supposer d'autre que le désir de laisser au gouvernement, dans un intérêt public, le règlement de ce cas particulier, comme celui de tous les autres; mais il y a lieu de penser que le gouvernement, s'il était appelé à se

prononcer sur la question, la résoudrait comme nous l'avons résolue nous-mêmes.

396. Si, au mépris de ce qui vient d'être dit, une compagnie d'embranchement ou de prolongement chargeait sur la ligne principale des voyageurs ou des marchandises qu'elle déposerait sur cette ligne, le fait constituerait une fraude, qui pourrait être constatée par tous les moyens ordinaires de preuve, et à raison de laquelle la compagnie circulante pourrait être condamnée à des dommages-intérêts. Et comme les difficultés qui s'élèveraient à cet égard seraient purement pécuniaires et indépendantes de la sûreté des voyageurs, nous pensons, avec M. Duvergier (*Collect. des Lois*, t. de 1844, p. 335, note), qu'elles devraient être soumises au pouvoir judiciaire (Voy. *infrà*, n° 761).

Quant aux difficultés dont la solution pourrait intéresser la sûreté des voyageurs, nous avons vu que le gouvernement s'était réservé le droit d'y statuer.

M. Molin, à la Chambre des députés, fit remarquer qu'il aurait mieux valu dire le *ministre* que le *gouvernement;* que cela laisserait la faculté d'attaquer la décision au conseil d'Etat. « Cette observation fort juste, dit M. Duvergier (*loc. cit.*), n'a pas eu de suite. Ce sera donc une ordonnance royale qui devra statuer, car lorsqu'un arrêté ou une décision ministérielle intervient, on ne peut pas dire que c'est le gouvernement qui prononce. »

397. La compagnie qui exerce le libre parcours est tenue : 1° d'observer les règlements de police et de service établis par la compagnie exploitée ; 2° de se conformer aux tarifs de ladite compagnie ; 3° de

souffrir par réciprocité, ainsi que nous l'avons dit, l'exercice du droit de parcours sur sa propre ligne; 4° enfin, de payer à la compagnie sur la ligne de laquelle elle fait circuler ses wagons, machines et voitures, un droit de péage pour l'usure qu'elle cause à la voie.

Ordinairement le droit de péage, qui est payé par la compagnie circulante à la compagnie exploitée, n'est pas aussi élevé que celui perçu par cette dernière compagnie, lorsqu'elle exploite elle-même. L'administration, afin d'encourager, sans doute, l'exercice du parcours réciproque, s'est réservé dans presque tous les cahiers de charges la faculté de réduire, pour chaque compagnie concessionnaire, le montant de ce droit en proportion de l'étendue de chaque ligne d'embranchement ou de prolongement. Cette réduction, pour la compagnie d'Orléans à Bordeaux, peut être de dix pour cent du prix perçu par la compagnie, si le prolongement n'a pas plus de cent kilomètres; de quinze pour cent, s'il excède cent kilomètres; de vingt pour cent, s'il excède deux cents kilomètres; de vingt-cinq pour cent, s'il excède trois cents kilomètres (Cah. des charg. art. 42, § 5) (1);

(1) Toutefois ces réductions de péage ne sont pas applicables aux transports de marchandises faits par les concessionnaires du chemin de Nantes à Tours, sur la section de Tours à Orléans (Même article, § 10). Cette exception a eu pour objet de maintenir, autant que possible, l'égalité entre le port de Bordeaux et celui de Nantes. On comprend, en effet, que le parcours de Nantes à Tours étant moins long que celui de cette dernière ville à Bordeaux, si les marchandises venant de Nantes avaient joui de la réduction de péage, le commerce extérieur qui aurait voulu les faire arriver à Paris, les

et pour la compagnie de Paris à Orléans, de vingt-cinq pour cent en faveur de la compagnie d'Orléans à Bordeaux (*Ib.* § 7 et 47 du cahier des charges de la compagnie d'Orléans).

398. Nous avons dit (nº 390) que les compagnies auxquelles appartient réciproquement le droit de parcours sont maîtresses de ne point user de cette faculté; elles peuvent y renoncer toutes deux, comme l'ont fait, par exemple, pour un certain temps, les compagnies d'Orléans et de Bordeaux. Il peut arriver également que l'une d'elles seulement y renonce, tandis que l'autre voudra l'exercer. De toute façon, les deux compagnies sont tenues de s'arranger entre elles de manière à ce que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes; et si elles ne peuvent parvenir à s'entendre, l'administration doit prendre les mesures nécessaires à cet effet.

399. Les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et les ouvrages d'art, c'est-à-dire les mesures générales relatives à l'ordre public, les mesures particulières de précaution à prendre par les compagnies chargées d'effectuer les transports, les mesures de précaution à prendre, dans le même but, par les compagnies d'embranchement et de prolongement, et par toutes personnes empruntant l'usage du chemin de fer, sont déterminées par des

---

aurait dirigées vers le port de Nantes plutôt que vers celui de Bordeaux.

règlements d'administration publique rendus après que les compagnies ont été entendues, et dans les termes desquels elles sont tenues de se renfermer rigoureusement (Cah. des charg. d'Orl. à Bord., art. 39). Les dépenses qu'entraîne l'exécution de ces mesures et de ces dispositions sont à la charge des compagnies, à l'exception des traitements des commissaires spéciaux de police et des agents qui, sous leurs ordres, doivent surveiller l'exploitation du chemin, lesquels sont payés sur les fonds du trésor *(Ib.)*.

400. Un règlement que ferait le ministre des travaux publics pour la police d'un chemin de fer, et l'arrêté préfectoral qui serait rendu pour son exécution, ne pourraient tenir lieu ou remplacer les règlements d'administration publique exigés par les lois de concession; du moins, l'infraction au règlement ministériel et à l'arrêté préfectoral ne constituerait point l'infraction punie par l'art. 475, n° 5 du Code pénal. De tels actes n'emporteraient avec eux de sanction pénale qu'autant qu'il s'agirait d'une mesure particulière prise d'urgence, dans l'intérêt de la sûreté publique (Cas. 10 mai 1844, S.-V.44. 1.458, et 2 mai 1845, journal *le Droit* du 3).

401. Les règlements d'administration publique dont nous venons de parler, comme ceux que les compagnies concessionnaires ont le droit de faire, ainsi que nous l'avons dit, n° 347, sont obligatoires, non-seulement pour ces compagnies elles-mêmes, mais, en outre, pour toutes celles qui exploitent des lignes d'embranchement ou de prolongement, et, en géné-

ral, pour toutes les personnes qui empruntent l'usage du chemin de fer.

402. Enfin, les compagnies sont soumises au contrôle et à la surveillance de l'administration pour l'exécution de toutes les clauses du bail ou cahier des charges. Dans ce but, le gouvernement institue près de chaque compagnie un ou plusieurs commissaires du roi qui sont chargés de surveiller l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire l'exploitation civile, commerciale et financière des compagnies, ce qui comprend : 1° l'application des taxes autorisées ; 2° la réception, l'enregistrement, l'expédition et la délivrance des marchandises ; 3° la continuation des services de transport aux points extrêmes des lignes qui communiquent ensemble ; 4° les traités passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre et par eau ; 5° le mouvement de la circulation ; 6° les dépenses d'entretien et d'expédition ; 7° les recettes ; 8° enfin, tout ce qui ne rentre pas dans les attributions spéciales des ingénieurs et des commissaires de police : tout cela constitue, comme on le voit, un système complet d'intervention incessante de l'administration publique dans les affaires les plus intimes des compagnies.

403. Toutefois, quelque étendus que soient les pouvoirs dont ils sont investis, nous ne pensons pas que les commissaires du roi puissent empêcher, même provisoirement, l'exécution des décisions prises par les compagnies pour les besoins du service. Ils ne peuvent que faire des observations, et, si les compagnies n'y ont pas égard, en référer au ministre.

404. Le traitement des commissaires du roi, ainsi que les frais de surveillance, sont à la charge de la compagnie concessionnaire, qui ne peut cependant être tenue au delà du maximum fixé par le cahier des charges. En cas de retard dans le paiement, le préfet rend un rôle exécutoire, et le montant de la somme due est recouvré comme en matière de contributions publiques (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 45 et 46).

405. Le gouvernement, en accordant à une compagnie l'exploitation d'un chemin de fer, devait prévoir le cas où le service de l'exploitation de tout ou partie de la ligne viendrait à être interrompu, et il devait, dans ce cas, se réserver le droit de faire cesser le plus tôt possible un état de choses si fâcheux pour l'intérêt public.

A cet égard, les cahiers de charges distinguent entre le cas où l'interruption provient d'une force majeure, et celui où elle provient de toute autre cause.

406. Dans la première hypothèse, l'administration ne peut pas elle-même organiser un service provisoire d'exploitation, ni faire faire les travaux de réparation qui sont à la charge de la compagnie; elle peut seulement, si la compagnie agit avec trop peu d'activité, lui impartir un délai raisonnable dans lequel elle sera tenue de terminer les travaux; et quand bien même la compagnie n'aurait pas pu les terminer dans ledit délai, l'administration ne serait pas fondée à agir avec rigueur contre elle, puisque, dans cette hypothèse, elle serait plus malheureuse que coupable.

407. Il en est autrement lorsque l'interruption totale ou partielle de l'exploitation provient d'une autre cause que d'un fait de force majeure. Dans ce cas, l'administration a le droit de prendre immédiatement, aux frais et aux risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux (art. 43).

408. Si, dans le mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, le bail peut être résilié par décision du ministre des travaux publics, et la compagnie déchue des droits que ce bail lui assurait. La décision du ministre peut être attaquée devant le conseil d'Etat; mais lorsqu'elle est devenue définitive, il doit être procédé immédiatement, par voie administrative, à l'adjudication publique de l'exploitation du chemin de fer, sur les clauses du même cahier des charges et sur la mise à prix de la jouissance de la voie de fer et de la valeur du matériel d'exploitation. L'adjudication n'a lieu que sur le dépôt d'un cautionnement. Celui des soumissionnaires qui fait l'offre la plus favorable est déclaré adjudicataire, et le prix de l'adjudication, déduction faite des sommes qui restent dues à l'Etat sur ses avances, appartient à la compagnie déchue ou à ses ayants droit. Les soumissions peuvent, d'ailleurs, être inférieures à la mise à prix *(Ib.)*.

409. S'il ne se présente aucun soumissionnaire, le chemin reste à la disposition de l'Etat, libre et franc de toutes charges provenant du fait du fermier

déchu, qui n'a rien dès lors à réclamer pour les machines, voitures et wagons, et autres dépendances du matériel de l'exploitation (*Ib.*).

410. On voit, par les conséquences si différentes que peut entraîner l'interruption du service d'exploitation, suivant les causes qui l'ont amenée, qu'il est important de savoir à qui appartient le droit de décider si l'interruption provient d'un fait de force majeure ou de toute autre cause. Aucune juridiction n'ayant été spécialement déterminée à cet égard, nous pensons qu'il y a lieu d'appliquer la disposition générale insérée ordinairement dans les cahiers de charges, et qui attribue au conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, le jugement de toutes les contestations qui s'élèvent entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses des cahiers de charges.—V. *infrà*, n°s 750 et suiv.

§ II.—Obligations imposées aux compagnies dans l'intérêt de l'Etat.

411. La première obligation imposée dans l'intérêt particulier de l'Etat aux compagnies qui exploitent une voie de fer, c'est de payer la contribution foncière des terrains occupés par le chemin, ainsi que des bâtiments et magasins qui en dépendent.

412. Mais à partir de quelle époque cette charge commence-t-elle à peser sur les compagnies?

A cet égard, il faut distinguer :

Si la compagnie a acheté elle-même les terrains (1),

(1) Comme les compagnies d'Orléans et de Rouen.

point de doute que l'impôt est à sa charge du jour de son entrée en possession. A partir de ce moment, en effet, elle en a la jouissance, puisqu'elle peut commencer à y exécuter les travaux de terrassement et les ouvrages d'art.

413. Si les terrains ont été achetés par l'Etat, plusieurs hypothèses peuvent se présenter :

Ou c'est la compagnie qui doit exécuter les travaux de terrassement et ouvrages d'art (1), et, dans ce cas, la contribution foncière est à sa charge, à compter de la livraison qui lui est faite des terrains par l'Etat;

Ou les travaux d'art doivent être exécutés par l'Etat, avec ou sans charge de remboursement par la compagnie (2), et alors elle ne doit l'impôt foncier qu'à partir du jour où l'Etat lui a fait livraison desdits ouvrages d'art et bâtiments.

414. En ce qui concerne les compagnies qui se trouvent dans cette dernière hypothèse, une question assez délicate peut se présenter. Lorsque la ligne a une grande étendue, le gouvernement la divise ordinairement en plusieurs sections, et il stipule, dans le cahier des charges, que la compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales; et d'un autre côté, le cahier des charges déclare que la compagnie ne devra la contribution foncière que *pendant la durée du bail*,

(1) Comme la compagnie de Nantes.

(2) La compagnie du Nord est dans le premier cas, et celle d'Orléans à Bordeaux, dans le second.

et que le bail commencera seulement à partir de la livraison par l'Etat de tous les travaux qui sont à sa charge pour toute la ligne (V. Orléans à Bordeaux, art. 3, 38 et 47). Faut-il conclure de ces dispositions que lorsque la livraison des terrassements et des ouvrages d'art n'aura été faite que pour quelques-unes des sections dont se compose la ligne, la compagnie ne devra l'impôt foncier que lorsque la livraison aura été faite pour les autres sections?

Nous ne le pensons pas. Il est juste que la compagnie qui obtient la faveur d'une jouissance anticipée d'une ou plusieurs sections de la ligne supporte les charges qui sont la conséquence de cette jouissance. D'où il suit que la part d'impôt afférente à chaque section doit être mise à la charge de la compagnie, au fur et à mesure de la livraison qui lui en est faite. Mais ce n'est pas là un motif pour faire courir la durée du bail à partir de chacune de ces livraisons successives. On ne peut supposer, en effet, au législateur ni aux compagnies adjudicataires l'intention que le bail n'ait pas la même durée et ne commence point à la même époque pour chacune des fractions de la ligne concédée.

415. Outre l'impôt foncier, les compagnies de chemin de fer, lorsqu' elles effectuent elles-mêmes, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises et des voyageurs, sont soumises au même droit de patente que les entrepreneurs de voitures publiques, c'est-à-dire au droit fixe de 200 fr., plus 20 fr. par myriamètre en sus, jusqu'au maximum de 1,000 fr., et, en outre, à un droit proportionnel du vingtième de la valeur locative établi sur les maisons

point de doute que l'im[illegible] l'administration, de son entrée en poss[illegible] attente, magasins, ate- en effet, elle en a [illegible] servant à l'exploitation commencer à y ex[illegible] sur l'établissement et les ouvrages [illegible] patentes du 25 avril 1844, ta-

413. Si les [illegible] et tableau D; Ord. Cons. plusieurs hy[illegible] Compagnies de Strasbourg à Ou c'es[illegible] Thann, de Paris à Orléans; de terr[illegible] *de fer*, 1844, p. 518 et 576). la [illegible] compagnie concessionnaire, au lieu d[illegible] même, cédait son droit à un entre- [illegible] celui-ci qui devrait payer l'impôt de [illegible] puisque c'est lui qui, dans ce cas, exerce- [illegible] industrie de transport qui donne lieu à cette [illegible] impôt (Cahier des charges de la compagnie [illegible] de Rouen au Havre, art. 35; d'Orléans à [illegible], art. 38, § 3).

[illegible] Enfin les compagnies qui exploitent un che- [illegible] de fer sont tenues, comme toutes les entreprises [illegible] transport, de payer le dixième du prix des places, [illegible] seulement sur la portion du tarif correspondant au prix de transport, et non sur celui correspondant au prix de péage (Loi 2 juillet 1838, art. 1er; Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 38, § 3).

Le prix de transport constitue seul, en effet, les bénéfices de l'industrie; d'où il suit que si le transport est effectué, non par les soins et aux frais de la compagnie concessionnaire, mais par les soins et aux frais d'une autre compagnie exerçant le droit de parcours qui lui appartient, ainsi que nous l'avons dit (V. nos 388 et suiv.), c'est à celle-ci, qui perçoit

le prix de transport, à payer le dixième du prix des places.

418. Pour les chemins de fer dont le cahier des charges ne fixe point le tarif, ou dont le tarif n'est pas divisé en deux parties correspondant l'une au transport, l'autre au péage, l'impôt du dixième est perçu sur le tiers du prix total des places (Loi précitée, art. 3). Il faut entendre cette disposition en ce sens que la compagnie ne doit que le dixième exact du tiers de ce prix total, soit, décime compris, 11 francs par 300 francs (Cass. 17 août 1841; — J. P., 1842. 1. 42).

419. Comment doit être calculé le dixième du prix des places dû au trésor? Est-ce sur la somme qui doit rester à la compagnie, déduction faite du dixième qu'elle a reçu en sus, ou bien sur la totalité de la somme reçue, y compris ce dixième?

L'administration des contributions indirectes avait élevé la prétention de baser le dixième sur la somme totale touchée par les compagnies, c'est-à-dire que, sur une somme de 22 francs reçue par une compagnie, savoir 20 francs représentant le prix de transport, et 2 francs pour le dixième, l'administration voulait faire payer 2 fr. 20 centimes. Mais cette prétention a été rejetée par un jugement du tribunal civil de la Seine et par un arrêt confirmatif de la Cour de cassation (Cass., 23 juillet 1845; *Gaz. des Tribun.* du 24).

420. Le dixième sur le prix du transport ou sur le tiers du prix de transport et de péage, selon la distinction prévue aux n°s 417 et 418, est dû, bien que la distance parcourue par le chemin de fer n'ex-

cède pas un rayon de quinze kilomètres, si la loi qui autorise l'établissement du chemin lui impose cette obligation. On ne serait pas fondé à soutenir que cette obligation n'est qu'hypothétique, et seulement pour le cas où le chemin, par suite d'un embranchement ou d'un prolongement ultérieur, viendrait à s'étendre au delà de quinze kilomètres (L. 25 mars 1817, art. 116; L. 28 juin 1833, art. 8).

421. Le rayon de quinze kilomètres doit se mesurer en ligne droite, et non par le développement de la ligne parcourue (Tribunal de 1re instance de la Seine, 29 nov. 1843.—Cass. même date, S.-V.44. 1.246.)

422. La régie a élevé récemment, relativement au droit du dixième du prix des places dû par les entreprenenrs de voitures publiques, une prétention qui prouve jusqu'à quel point elle pousse l'esprit de fiscalité. Voici les circonstances du procès.

On sait que les messageries royales et les messageries générales, dans l'impossibilité de lutter de vitesse avec les chemins de fer, ont, dans ces derniers temps, passé des traités pour le transport de leurs voitures jusqu'à la limite où s'arrêtent les chemins de fer et où commencent les routes royales. A l'aide d'une manœuvre rapide, les diligences dans lesquelles ont pris place les voyageurs au bureau des messageries sont enlevées par un truck et posées sur le chemin de fer. C'est ainsi que tous les jours partent presque toutes les diligences vers les différents points de la France.

La régie des contributions indirectes a décerné des contraintes contre les messageries royales, afin de

percevoir le dixième du prix des places sur les voyageurs des diligences transportées par le chemin de fer d'Orléans.

Les messageries royales ont formé opposition à ces contraintes, et le tribunal avait à juger la question de savoir si les messageries étaient tenues de payer le dixième du prix des places des voyageurs qu'elles font transporter par le chemin de fer.

Le tribunal de la Seine a rendu, sur les conclusions conformes de M. l'avocat du roi Delalain, le jugement suivant :

« Attendu que toutes les lois fiscales qui ont été imposées aux différents modes de transport et exécutées jusqu'à la création des chemins de fer ne peuvent être applicables à cette industrie nouvelle, qui se trouve réglée par des lois spéciales et des tarifs particuliers ; —Attendu qu'il appartient à tout citoyen de choisir les moyens de transport qu'il préfère, à la charge par lui de se soumettre aux lois, ordonnances, règlements et tarifs qui les régissent ; — Attendu qu'on ne peut faire aux messageries royales une condition exceptionnelle moins bonne que celle de tous ; qu'on ne peut leur interdire de se faire transporter, lorsque le chemin de fer qui se charge de ce transport exécute son tarif; que c'est à tort qu'on veut les faire considérer comme transportant des voyageurs, bagages et marchandises, lorsqu'elles ont recours, par suite du progrès de l'industrie, au chemin de fer d'Orléans pour se faire transporter au point de départ des chemins de terre ; — Attendu qu'on ne peut pas plus aggraver l'usage des chemins de fer que l'empêcher, lorsque ceux qui y ont re-

cours se soumettent à la législation particulière qui les régit ; — Attendu qu'on ne peut, comme le prétend l'administration des contributions indirectes, assimiler le chemin de fer à un relayeur ; que le relayeur est sous les ordres de celui qui l'emploie ; que l'Etat ne prélève rien sur le prix de ces relais, tandis que le chemin de fer est tenu de payer tout ce que détermine sa loi de concession, et qu'en se chargeant de transporter les voyageurs, les bagages, les marchandises, les voitures, qu'elles soient particulières ou publiques, qui se soumettent à son industrie, il les assujettit à la direction de ses agents; qu'il ne pouvait en être autrement sans danger pour la sûreté publique; qu'il résulte de là que les messageries royales, en recourant au chemin de fer d'Orléans, sont nécessairement soumises à ces conditions; qu'elles ne peuvent acquitter deux fois les mêmes droits; qu'elles cessent de transporter du moment où elles sont elles-mêmes transportées; qu'en conséquence, lorsque les contributions indirectes prélèvent sur les chemins de fer les droits qui leur sont dus à raison de leur transport de Paris à Orléans et d'Orléans à Paris, elles ne peuvent agir directement contre lesdites messageries royales sans leur faire l'application des dispositions de lois faites pour une autre industrie, à une époque où les chemins de fer n'existaient pas; qu'elles ne peuvent pas davantage choisir et leur imposer le droit le plus élevé ; qu'il leur faut se soumettre aux lois nouvelles qui ont réglé les droits dus par une industrie nouvelle; — Attendu que de tout ce qui précède résulte que la contrainte décernée contre les messageries royales est mal fondée, la dé-

clare nulle, etc. » (14 août 1846, V. *Gazette des Tribunaux* et Journal le *Droit* du lendemain).

423. Les concessionnaires de chemins de fer sont-ils tenus de supporter les frais des services spéciaux d'octroi que nécessite l'entrée de ces chemins dans les villes?

La prétention en avait été élevée par la ville de Paris contre les compagnies des chemins de fer de Saint-Germain et d'Orléans. La ville soutenait que l'obligation de supporter les frais des services spéciaux d'octroi résultait, pour les compagnies, d'une disposition de leurs cahiers des charges (qui se trouve reproduite dans tous) ainsi conçue : « L'administration arrêtera de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie. » Mais ce système fut repoussé par le conseil d'Etat, sur les conclusions conformes de M. Boulay (de la Meurthe), rapporteur, par le motif que l'Etat, en concédant aux villes la faculté de percevoir des droits sur les objets de consommation qui y sont indroduits, ne s'est pas privé de la toute-puissance qu'il a pour l'établissement de nouvelles voies de communication ; que si une nouvelle route était créée pour pénétrer dans la ville par un point où il n'y a pas de bureau de perception, il faudrait bien que la ville établît un nouveau bureau ; que ce que l'Etat peut faire par lui-même, il peut le faire par l'intermédiaire des com-

pagnies concessionnaires ; que, dès lors, celles-ci ne peuvent, pas plus que l'Etat lui-même, être contraintes de supporter les frais des services spéciaux d'octroi, à moins d'obligation formelle insérée dans le cahier des charges, obligation qui ne résulte pas de la disposition invoquée par la ville de Paris (Ord. du 17 juillet 1843 ; S.-V. 44. 2. 41 ; J. P. *Jurisp. adm.*, 8, p. 607).

424. Nous avons dit (n° 372) que plusieurs compagnies de chemin de fer n'étaient pas assujetties à délivrer des lettres de voiture; que d'autres y étaient astreintes, mais seulement lorsque les expéditeurs en faisaient la demande, et pour des colis d'un poids de 20 kilogrammes et au-dessus.

Nous avons ajouté que lorsque les compagnies ne donnaient pas de lettres de voitures, elles étaient obligées, pour la sûreté du commerce, de délivrer aux expéditeurs des récépissés de leurs marchandises.

Outre ces titres, qui sont délivrés aux expéditeurs dans leur intérêt, nous ferons remarquer que tout conducteur de convoi doit être muni d'une feuille de route, et que, au moment de l'arrivée des convois, des bulletins particuliers sont fournis aux agents de la compagnie chargés de remettre les marchandises aux destinataires.

L'administration de l'enregistrement a cru pouvoir assimiler ces bulletins et ces feuilles de route aux lettres de voiture, et les a fait saisir pour prétendue contravention à la loi du timbre. Elle paraît avoir la volonté de persister dans cette voie.

Nous croyons utile d'examiner le mérite de cette

prétention ; pour cela, il est utile de bien se fixer sur la nature et le but de la lettre de voiture.

L'art. 101 du Code de commerce la définit : un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

L'art. 102 en a indiqué le but, en même temps qu'il en a déterminé la forme (V. *suprà*, n° 373, et *infrà*, n°s 459 et suiv.)

On peut ajouter aux prescriptions de ces articles que la lettre de voiture est ordinairement faite en double ; que, lorsqu'elle n'est faite qu'en un seul original, elle est remise à l'expéditeur dont elle forme le titre.

Or ces caractères essentiels, distinctifs, appartiennent-ils aux bulletins et aux feuilles de route ? Non, évidemment.

Voyons d'abord les bulletins.

En général, les bulletins sont de simples extraits des livres de chargement, destinés à faire connaître aux camionneurs chargés de la remise des marchandises les noms et demeures des destinataires, et la somme qu'ils ont à recevoir pour prix du transport. Ces bulletins sont laissés aux destinataires lors de la remise des colis.

Ils ne sont pas datés ; ils ne sont pas signés ; ils portent, à la vérité, quelques-unes des énonciations prescrites pour la lettre de voiture, telles que le nom de l'expéditeur, celui du destinataire, le prix de transport, le poids et la marque des colis ; mais tout cela n'est que l'extrait des livres de chargement. De plus, ces bulletins ne sont remis par la compagnie à ses agents que pour l'ordre du service, et en l'absence

de l'expéditeur, qui reste complétement étranger à leur confection.

Quant aux feuilles de route, elles sont remises aux conducteurs de trains chargés d'accompagner les marchandises, et de veiller à leur remise aux diverses stations; elles comprennent, réunies sur une seule feuille, la totalité des colis en route. Chaque article énonce sommairement le numéro d'enregistrement, la désignation du colis, son poids, le prix du transport, la mention des articles livrés ou non livrés, et, en cas de non-livraison, le numéro d'ordre du registre des articles en souffrance : c'est la répétition abrégée des bulletins, et la réunion de chacun d'eux sur une seule feuille.

Ces feuilles ne sont jamais signées : extraites des registres de la compagnie, elles n'ont par elles-mêmes aucune valeur ; c'est un moyen d'ordre et de contrôle, qui n'intéresse que la compagnie et ses agents.

Quel rapport peut-il donc y avoir entre ces bulletins, ces feuilles de route, et une lettre de voiture, qui puisse justifier l'assimilation que prétend faire l'administration des domaines?

En fait il n'y en a pas.

1° Parce que la confection des bulletins et feuilles de route est étrangère à l'expéditeur, qui n'y concourt ni directement ni indirectement; 2° parce que si l'on retrouve, dans ces bulletins et feuilles de route quelques-unes des énonciations prescrites pour la formation de la lettre de voiture, il en est beaucoup d'autres, et ce sont les plus importantes, qui ne s'y rencontrent point. Et d'abord, la date : les bulletins et feuilles de route indiquent celle du départ de la

marchandise, mais non celle du chargement; or cette dernière est exigée dans les lettres de voiture, puisque c'est lors du chargement que se forme le contrat. Ensuite, la signature : les bulletins et feuilles de route ne sont signés ni par l'expéditeur ni par les agents de la compagnie; or ces signatures sont indispensables dans la lettre de voiture pour la formation du contrat.

En droit, l'assimilation existe moins encore.

La lettre de voiture est un contrat entre l'expéditeur et le voiturier : or le contrat ne peut se former que par le concours des parties contractantes, et ce concours n'existe pas pour les bulletins et feuilles de route.

Le contrat doit créer un titre, une obligation qui fixe les droits de ceux qui le souscrivent. Les bulletins et feuilles de route ne peuvent lier l'expéditeur, ni lui être opposés, ni servir à ce dernier, qui ne les possède et ne les reconnaît point.

Enfin, il est de principe que les lois fiscales ne doivent pas être étendues, et que l'impôt ne doit frapper que les objets spécialement désignés dans ces lois. Or la loi n'ayant frappé que les véritables lettres de voiture, elle ne peut être appliquée à des actes qui n'en ont pas les caractères.

425. Les prétentions de l'administration des domaines ont d'abord été timides et indécises; elles n'ont pris de l'activité que depuis quelque temps, parce que cette administration a cru pouvoir les appuyer sur la jurisprudence de la Cour de cassation. Expliquons cette jurisprudence.

Des bulletins de transport furent saisis aux mains

des agents de la compagnie du chemin de fer de Rouen, et cette saisie fut validée en 1re instance. Sur le pourvoi, arrêt de la chambre des requêtes ainsi conçu :

« Attendu que les lettres de voiture sont soumises au timbre par l'art. 12 de la loi du 13 brumaire an VII, et par les art. 6 et 7 de la loi du 11 juin 1802; —Attendu, en droit, que la lettre de voiture doit être signée par l'expéditeur ou le commissionnaire, et renfermer les autres énonciations essentielles exigées par l'art. 102 du Code de commerce; — Et attendu, en fait, que le jugement attaqué a reconnu que les bulletins saisis présentaient les caractères essentiels de la lettre de voiture, et notamment le nom de l'expéditeur, celui du destinataire, la nature et le poids de la marchandise, le prix du transport, la date de ce contrat, et enfin la signature ou le parafe (ce qui est la même chose) de l'agent de la compagnie, c'est-à-dire de la compagnie elle-même, à la fois commissionnaire et voiturier, et qu'ayant décidé, dans cette circonstance, que ces bulletins devaient être considérés comme de véritables lettres de voiture, le jugement attaqué, loin de violer les lois de la matière, en a fait au contraire une juste application; la Cour rejette le pourvoi (5 mai 1846; — V. le *Droit* du 8).

Un autre arrêt, dans le même sens, a encore été rendu le 24 juin 1846, contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (V. *Gazette des Tribunaux* du 25).

Mais on ne peut rien induire, pour les cas ordinaires, de ces arrêts, qui ont été rendus pour des cas

tout à fait spéciaux. On a pu remarquer que la Cour de cassation a d'abord proclamé qu'il n'y a de lettre de voiture que celle qui est signée et qui renferme en outre les énonciations essentielles exigées par l'article 102 du Code de commerce, et qu'elle n'a rejeté le pourvoi que parce que le jugement attaqué avait déclaré que les bulletins saisis portaient, outre ces énonciations, la date et la signature ou parafe des agents de la compagnie.

Ces arrêts ne pourraient donc être invoqués dans le cas où la saisie frapperait sur des feuilles manquant d'une partie de ces énonciations, et surtout de la date et de la signature, soit entières, soit abrégées.

Une dernière observation vient encore à l'appui de cette opinion.

Nous avons dit que les compagnies de chemin de fer qui sont tenues à la délivrance de lettres de voiture ne peuvent forcer les expéditeurs à en recevoir. Elles ne doivent leur en donner que lorsqu'ils l'exigent et pour des colis pesant au moins 20 kilogrammes.

Si une marchandise voyage sans lettre de voiture, c'est que l'expéditeur n'en a pas demandé. — En agissant ainsi, il a voulu épargner les frais de timbre, qui sont à sa charge; il a usé d'un droit incontestable que la loi lui accorde.

Cependant, comme les compagnies ne peuvent se dispenser d'établir de l'ordre dans les départs et des moyens de contrôle et de surveillance dans la remise des marchandises, il faut que leurs agents aient forcément des instructions écrites, autrement des feuilles de route, partielles ou d'ensemble.

Si ces feuilles pouvaient être assimilées aux lettres de voiture et assujetties au timbre, par ce fait l'expéditeur ne pourrait se dispenser d'en payer les droits, et ce qui était une faveur de la loi deviendrait pour lui une charge. Il y a mieux, c'est qu'il pourrait être passible d'amende pour avoir usé d'un droit qui lui était expressément réservé.

426. Lorsque les chemins de fer sont établis en entier aux frais des compagnies elles-mêmes, et que l'Etat n'y a participé en aucune façon, les cahiers de charges ne lui attribuent aucune part dans les bénéfices, à quelque somme que ces bénéfices puissent s'élever. Cela est juste, car l'Etat n'ayant accordé aux compagnies d'autre avantage que celui de la concession même, il retrouve l'équivalent de cet avantage dans le droit qui lui appartient, à la fin de la jouissance des compagnies, de s'emparer du chemin, qui s'incorpore par cela même avec tous ses accessoires au domaine public, et de l'exploiter pour son compte personnel (1).

427. Dans le cas au contraire où les chemins sont établis d'après le système consacré par la loi du 11 juin 1842, qui met une partie des dépenses à la charge de l'Etat et l'autre à la charge des compa-

(1) Il arrive même quelquefois que l'Etat, bien qu'il ait contribué à une partie des dépenses dont il n'exige point le remboursement, ne stipule en sa faveur aucune part dans les bénéfices de l'exploitation. C'est ainsi qu'il en a agi avec la compagnie du chemin de fer du Nord. Il ne l'a obligée qu'au remboursement du prix des travaux qu'il avait exécutés, et non de celui des terrains qu'il avait acquis, et néanmoins il n'a rien exigé en retour de ce sacrifice.

gnies, les cahiers de charges attribuent à l'État une part dans les bénéfices, lorsque les bénéfices s'élèvent au delà d'une certaine proportion. Ainsi, si le produit de l'exploitation excède huit pour cent du capital dépensé par la compagnie, la moitié du surplus est attribuée à l'Etat à titre de prix de ferme (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 37; de Tours à Nantes, art. 36).

428. Toutefois l'Etat, afin d'encourager les entreprises de chemin de fer, devait assurer aux actionnaires un intérêt raisonnable de leur capital, avant de songer à un partage en sa faveur dans les bénéfices; c'est pourquoi il consent ordinairement à n'exercer son droit au partage des produits qu'après cinq années d'exploitation, et du moment seulement où les produits cumulés de ces cinq années ont suffi à couvrir les compagnies de l'intérêt à six pour cent du capital par elles employé, et de l'amortissement calculé sur le pied de un pour cent de ce capital entier (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, *ib.*).

429. Le mode d'exécution des dispositions ci-dessus est réglé par ordonnance royale rendue dans la forme des règlements d'administration publique (*Ib.*).

430. Le droit de l'Etat à un partage dans les bénéfices ne lui est attribué, ainsi que nous l'avons vu, qu'à l'égard de certaines compagnies. Il n'en est pas de même de l'obligation de transporter certaines personnes ou certaines choses attachées à un service public ou en dépendant à des prix inférieurs à ceux indiqués aux tarifs, et quelquefois même gratuitement. Cette obligation pèse généralement sur tou-

[illegible] quelles que soient les conditions [illegible] du chemin.

[illegible] militaires ou marins voyageant [illegible] cause de service, envoyés en congé [illegible] à la réserve, envoyés en congé illi- [illegible] dans leurs foyers après libération, [illegible] jettis, eux et leurs bagages, qu'à la [illegible] taxe du tarif; et les militaires ou marins [illegible] en corps, qu'au quart de la taxe (Cahier [illegible] d'Orléans à Bordeaux, art. 29).

[illegible] Si le gouvernement a besoin de diriger des [illegible] et un matériel militaire ou naval sur l'un des [illegible] desservis par une ligne de chemin de fer, la compagnie est tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation de cette ligne (*Ib.*, § 2).

433. Les ingénieurs, commissaires de police et agents spéciaux attachés à la surveillance du chemin de fer, doivent être transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie. La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin, dans l'intérêt de la perception de l'impôt (*Ib.*, art. 30).

434. Enfin, les compagnies sont également obligées de transporter gratuitement, mais seulement par les convois ordinaires, les dépêches, accompagnées des agents nécessaires au service, et de réserver, à chaque convoi de voyageurs ou de marchandises, un compartiment spécial de voiture, pour recevoir lesdites dépêches et agents. La forme et la dimension de

ce compartiment sont réglées par l'administration (*Ib.*, art. 31).

435. Dans le cas où une compagnie veut changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle est tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance (*Ib.*).

436. Outre cette obligation des compagnies de transporter les dépêches par les convois ordinaires, elles peuvent être forcées d'organiser, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux destinés à parcourir toute ou seulement une partie de la ligne, et dont les heures de départ et d'arrivée, ainsi que la marche et les stationnements, sont réglés par le ministre des finances et le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie.

437. Mais c'est à l'administration des postes à faire construire et à entretenir à ses frais des voitures appropriées au transport des dépêches par ces convois spéciaux. Ces voitures, dont la forme et les dimensions sont déterminées par l'administration des postes, sont disposées de manière à pouvoir contenir, outre le courrier, un ou plusieurs agents chargés, pendant le trajet, de la manipulation et du triage des lettres, ainsi que de l'échange des dépêches dans les différentes stations (*Ib.*).

438. Pour ces convois spéciaux l'administration des postes est tenue de payer une rétribution qui, ordinairement, ne peut excéder 75 centimes par kilomètre parcouru, pour une voiture, quand il n'y en a qu'une; et 25 centimes pour les autres, quand il y en a plusieurs. Ces rétributions sont fixées dans les limites des *maxima* ci-dessus, de gré à gré ou à

dire d'experts, et peuvent être revisées tous les cinq ans (*Ib.*).

439. Les compagnies ont la faculté de placer dans les convois spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises; mais les voitures affectées ou appropriées au transport des dépêches et des agents de l'administration des postes, doivent toujours être placées à l'arrière du train des voitures de la compagnie (*Ib.*).

440. Un délai moral doit être accordé aux compagnies pour l'établissement de ces convois spéciaux, ou pour le changement des heures de départ, de la marche et des stationnements de ces convois. Ce délai est ordinairement fixé à quinze jours, à partir de celui où un avertissement par écrit a été donné par l'administration (*Ib.*).

441. Outre les convois ordinaires et spéciaux dont nous venons de parler, l'administration des postes peut requérir, en dehors des heures ordinaires de départ, pour le transport exceptionnel des dépêches, et sauf l'observation des règlements de police, des convois exceptionnels, soit de jour, soit de nuit, moyennant le paiement d'une indemnité qui est réglée de gré à gré ou à dire d'experts. Le service des convois de cette dernière catégorie se faisant dans l'intérêt exclusif et aux frais de l'administration seule, la compagnie n'a pas le droit d'y mettre des wagons pour le transport des voyageurs ou des marchandises (*Ib.*).

442. Enfin les compagnies sont tenues, à toute réquisition, de faire partir, par convois ordinaires, les wagons et voitures cellulaires employés au trans-

port des prévenus, accusés ou condamnés, à charge par le gouvernement de faire construire ces voitures de telle manière qu'elles puissent être transportées sur le chemin de fer. Le transport des voitures et wagons est gratuit; mais les employés de l'administration, les gardiens, gendarmes et prisonniers qui y sont placés, sont assujettis à une taxe qui est ordinairement moitié de celle fixée par les tarifs pour les voitures de troisième classe (*Ib.*, art. 32).

443. Nous avons dit (n° 426) que la voie de fer et ses dépendances, aussitôt qu'elles étaient terminées, et même le matériel destiné à la servir, aussitôt qu'il y était placé, s'incorporaient au domaine public et cessaient immédiatement d'être la propriété de la compagnie, qui n'en avait plus que la jouissance. Cette jouissance finit ordinairement à l'expiration de la durée fixée pour le bail; mais le gouvernement se réserve, dans tous les cas où il ne s'agit point de concessions perpétuelles, de résilier le bail après l'expiration des quinze premières années d'exploitation, moyennant certaines conditions qui sont spécifiées dans les cahiers de charges. Ainsi, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Orléans, le prix de cette résiliation est fixé ainsi qu'il suit : on relève les produits nets annuels obtenus par la compagnie, c'est-à-dire les recettes brutes diminuées des frais de traction, d'entretien et autres frais de même nature, déduction faite des sommes attribuées à l'Etat à titre de prix de ferme, pendant les sept années qui précèdent celle où la résiliation s'opère; on en déduit les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établit le produit net moyen

des cinq autres années. Ce produit net moyen forme le montant d'une annuité qui est due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée du bail. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne peut être inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison : cette annuité est destinée au service des intérêts du fonds social, de l'amortissement et des dividendes, s'il y a lieu (Cahier des charges, art. 34).

444. Que la jouissance cesse par suite de la résiliation ou de l'expiration du bail, la compagnie doit remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et ses dépendances de toute nature, y compris la voie de fer et tout le matériel d'exploitation. Moyennant cette remise, le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à lui rembourser, à dire d'experts, la valeur 1° du matériel d'exploitation tel que nous l'avons défini n° 283 ; 2° du combustible et des approvisionnements de tout genre destinés au service du chemin de fer, et qui sont nécessaires à son exploitation au moins pendant six mois, ou à lui faire rembourser cette valeur par la compagnie qui lui succède, dans le délai de trois mois à partir de l'expiration du bail (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 35).

445. Enfin l'Etat est également tenu de rembourser à la compagnie les dépenses qu'elle a faites pendant la durée du bail, pour augmenter le nombre ou l'étendue de ses gares, stations et ateliers, mais toutefois à deux conditions : la première, que le cahier des charges ait imposé à l'Etat les travaux d'art et

de construction; la seconde, que l'augmentation ci-dessus ait été autorisée par l'administration. Car si, d'après la loi de concession, la compagnie était tenue de construire, à ses propres frais, les gares et stations, en général, il serait naturel qu'elle ne fût pas remboursée de celles qu'elle aurait jugé à propos de construire pendant la durée du bail; et d'un autre côté, dans le cas où le gouvernement se serait obligé, par le cahier des charges, à exécuter les travaux d'art et de terrassement, néanmoins, si la compagnie n'avait pas été autorisée à faire les gares et stations supplémentaires, le gouvernement ne serait pas tenu de lui en rembourser la valeur, car il ne pouvait pas dépendre du fait seul de la compagnie de l'engager pour des travaux qu'il considérait peut-être comme inutiles (*Ib.*).

446. Si le chemin, au moment de la remise que la compagnie en fait au gouvernement, ne se trouve pas en bon état d'entretien, elle doit effectuer à ses frais les réparations nécessaires; en cas de refus, ces réparations peuvent être effectuées d'office aux risques et périls de la compagnie, et le montant de cette dépense est prélevé sur la somme à rembourser, aux termes des dispositions contenues au n° 444.

447. En concédant une ligne de fer, le gouvernement impose toujours à la compagnie, dans le cas où il viendrait à ordonner ou à autoriser la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient la ligne concédée, l'obligation de ne mettre aucun obstacle à ces traversées; et de son côté, le gouvernement s'oblige à prendre toutes les mesures nécessaires

pour qu'il n'en résulte aucun obstacle pour le service du chemin de fer, ni aucun frais pour la compagnie (Cahier des charges d'Orléans à Bordeaux, art. 40). Si donc, par suite de ces travaux, l'exploitation se trouvait interrompue, même pendant peu de temps, une indemnité équivalente au préjudice causé serait due par l'Etat à la compagnie.

448. Mais d'après les cahiers de charges, le fait seul de l'exécution ou de la concession ultérieure d'un chemin de fer, d'une route, d'un canal, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie concessionnaire (*Ib.*, art. 41).

449. La dernière obligation qui est imposée à la compagnie dans l'intérêt de l'Etat, c'est de désigner l'un de ses membres pour recevoir les significations ou notifications qu'il peut y avoir lieu de lui adresser, et, pour le membre désigné, de faire élection de domicile dans l'une des villes situées sur la ligne, et qui est désignée par le cahier des charges. Toutes les significations ou notifications doivent être et sont valablement adressées à ce domicile.

450. En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, est valablement faite au secrétariat général de la préfecture du département que désigne le cahier des charges (*Ib.*, art. 49).

451. L'arrêté d'un préfet prescrivant certaines

mesures de sûreté est valablement notifié au directeur représentant la compagnie concessionnaire, lequel se trouve chargé d'en donner connaissance à tous les agents de l'entreprise. Ceux-ci ne peuvent donc, en cas de contravention de leur part à l'arrêté préfectoral, s'excuser sous prétexte qu'ils en ignoraient les dispositions (Cass., 9 mai 1844; S.-V. 44. 1. 457. *Journal le Droit*, 10 mai 1844. — V. *suprà*, n° 400).

CHAPITRE III.

RAPPORTS DES COMPAGNIES AVEC LE PUBLIC.

452. Afin de bien apprécier les rapports des compagnies de chemins de fer avec le public, ainsi que les droits et les obligations qui en résultent, il est nécessaire de déterminer la nature de ces rapports, d'après les lois qui les régissent.

453. Les entreprises de chemins de fer sont essentiellement commerciales. Ce caractère ressort d'une double circonstance : 1° de ce que la société qui les constitue est toujours anonyme, et qu'une telle société est éminemment commerciale ; car les art. 29 et suivants du Code de commerce, qui en règlent les conditions, ne se réfèrent qu'à des opérations de cette nature ; 2° de ce que ces entreprises ont pour objet le transport des hommes et des choses, et que de telles entreprises sont formellement rangées au nombre des actes commerciaux par le § 2 de l'art. 632 du dit Code.

454. Cette solution n'a pas eu de contradicteurs.

Cependant un arrêt de la Cour de cassation de Belgique, rapporté dans le *Journal des Chemins de fer*, année 1844, p. 636, pourrait soulever quelques doutes qu'il est de notre devoir de dissiper.

On sait que les lignes les plus importantes de Belgique sont exploitées directement par l'Etat. Or l'arrêt en question a décidé que, pour raison de cette exploitation, l'Etat ne pouvait pas être traduit devant les tribunaux de commerce. Voici dans quelles circonstances il a été rendu.

Le sieur Englebert avait formé devant le tribunal de commerce une demande à fin de dommages-intérêts contre le sieur Bastin, commissionnaire de roulage, et celui-ci avait appelé en garantie l'administration du chemin de fer, qui déclina la compétence du tribunal. Jugement, puis arrêt de la Cour de Liége qui rejette le déclinatoire proposé. Mais, sur le pourvoi formé par l'Etat, l'arrêt fut cassé par la Cour suprême, sur le motif notamment que l'administration des chemins de fer en exploitation, en se chargeant, suivant le but de son institution, du transport des voyageurs et des marchandises, ne faisait que remplir la mission gouvernementale qui lui avait été déférée par la loi.

Ce considérant prouve que l'arrêt a décidé, non une question générale, mais une question exceptionnelle, savoir, que l'Etat ne pouvait pas être commerçant. Or, sans indiquer ici les observations critiques dont une telle décision serait peut-être susceptible, il suffit de faire remarquer qu'elle ne saurait être

appliquée aux compagnies concessionnaires ; celles-ci prétendraient en vain qu'elles sont subrogées aux droits de l'Etat, et que par conséquent elles doivent jouir des mêmes prérogatives que lui ; on pourrait répondre avec raison qu'elles ne sont que fermières de l'Etat et nullement propriétaires des chemins concédés ; qu'en leur accordant le droit de les exploiter pendant un temps plus ou moins long, le gouvernement n'a pu vouloir les mettre en dehors du droit commun, et les placer, pour cette exploitation, sous l'empire de lois exceptionnelles, applicables à lui seul, dans un intérêt administratif qui lui est propre.

455. Après avoir indiqué la nature commerciale des rapports existant entre les compagnies de chemins de fer et le public, nous devons exposer en quoi consistent ces rapports et ces obligations, ainsi que les droits qui peuvent en résulter pour les concessionnaires.

456. Les obligations des compagnies consistent : 1° à transporter les personnes et les choses qui leur sont confiées ; 2° à veiller à leur conservation pendant le trajet ; 3° à les remettre à destination. Le droit des compagnies consiste à se faire payer le prix tant du transport que des autres frais accessoires.

457. Ces droits et obligations dérivent de la combinaison de deux contrats qui se rencontrent ordinairement dans tout transport pour compte d'autrui, savoir, le louage d'industrie et le dépôt. Nous aurons donc à recourir aux principes spéciaux à l'un et à l'autre de ces deux contrats, pour la solution des différentes questions qui se présenteront à notre examen dans le cours de ce chapitre.

458. Nous diviserons ce chapitre en quatre sections. Nous examinerons, dans la première, ce qui concerne la régularité des transports; dans la seconde, les pertes et avaries de bagages et de marchandises; dans la troisième, la remise des marchandises et colis à destination; dans la quatrième, le paiement du prix de transport et des autres frais accessoires.

SECTION Ire.—Régularité des transports.

459. Dans les usages ordinaires du commerce de transport, les obligations du voiturier et des commissionnaires par terre ou par eau, sont le résultat d'une convention préalable qui intervient entre eux et les expéditeurs ou commissionnaires de marchandises, et qui est constatée par un acte appelé *lettre de voiture*.

L'art. 101 du Code de commerce définit en effet la lettre de voiture un contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier.

460. L'art. 102 indique ce que doit contenir la lettre de voiture. Elle doit être datée; elle doit exprimer la nature et le poids ou la contenance des objets à transporter, le délai dans lequel le transport doit être effectué; indiquer le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le transport s'opère, s'il y en a un; le nom de celui à qui la marchandise est adressée; le nom et le domicile du voiturier; énoncer le prix de la voiture, l'indemnité due pour cause de retard; elle est signée par l'ex-

péditeur ou le commissionnaire; elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter; elle doit être copiée par le commissionnaire sur un registre coté et paraphé, sans intervalle et de suite.

461. Ces dispositions sont-elles applicables, soit en totalité, soit en partie, aux transports dont se chargent les compagnies de chemins de fer?

A cet égard, il faut distinguer entre les diverses compagnies.

Celles dont les concessions sont les plus anciennes n'ont pas été assujetties, ainsi que nous l'avons dit *suprà*, n° 372, à l'obligation de délivrer des lettres de voiture pour les transports qu'elles effectuent; les cahiers de charges leur ont seulement prescrit de faire partir les marchandises dans leur ordre d'inscription à l'arrivée dans les gares. Il en résulte que les expéditeurs ou commissionnaires ne peuvent contraindre ces compagnies à leur délivrer des lettres de voiture. C'est ce qui a été implicitement décidé par un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 24 novembre 1845, rapporté ci-après n° 466.

Les compagnies plus récentes, celles surtout qui n'ont obtenu des concessions que postérieurement à la loi de 1842, comme celle d'Orléans à Bordeaux, du Centre, du Nord, etc., ont généralement été soumises à l'obligation de fournir des lettres de voiture pour les chargements qui excèdent un certain poids, lorsque l'expéditeur ou le commissionnaire le requièrent (V. n° 372).

462. Lorsque, par suite de la réunion de ces deux circonstances, ces dernières compagnies doivent délivrer une lettre de voiture, il s'agit de savoir quelle

est l'étendue de cette obligation, et si, par exemple, on peut les contraindre à fixer un délai dans lequel le transport devra être effectué, et, en cas de retard, à payer une indemnité.

La solution de cette question dépend des circonstances :

Il faut remarquer que les entreprises de transport, en général, et particulièrement les compagnies de chemin de fer, peuvent agir en plusieurs sortes de qualités.

Les unes agissent simplement en qualité de voituriers, les autres agissent, en outre, comme commissionnaires directs ou intermédiaires de transport.

Elles agissent en qualité de *voituriers*, lorsqu'elles reçoivent la marchandise de l'expéditeur lui-même, afin de la transporter par leurs propres voitures et de la rendre sur un point quelconque de leur ligne.

Elles deviennent *commissionnaires directs*, quand les colis reçus de l'expéditeur doivent être rendus à une destination en dehors de leur ligne, par suite de la remise qu'elles sont chargées d'en faire soit à des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, soit à d'autres entreprises de transport par terre ou par eau.

Elles sont *commissionnaires intermédiaires*, enfin, lorsqu'elles reçoivent les colis, non de l'expéditeur, mais d'autres compagnies, ou de commissionnaires de transport, afin d'en faire la remise soit à d'autres lignes correspondantes, soit à des voituriers chargés de les rendre à destination, soit aux destinataires eux-mêmes.

La question ci-dessus posée doit, selon nous, être

résolue négativement dans la première hypothèse, et affirmativement dans les deux autres.

463. *Première hypothèse.*—Nous disons que, dans la première hypothèse, la question doit être résolue négativement, c'est-à-dire que les compagnies ne peuvent pas être obligées, dans ce cas, d'indiquer, dans la lettre de voiture, le délai dans lequel le transport doit être effectué, ni de se soumettre à payer une indemnité fixée d'avance pour le retard.

En effet, il n'en est point d'une entreprise de chemin de fer comme d'une entreprise ordinaire de transport.

Celle-ci jouit, dans son service, d'une liberté absolue. Si un engagement écrit et spécial ne déterminait point le délai du transport et l'indemnité due pour cause de retard, elle n'opérerait le transport qu'à sa convenance et selon son intérêt.

Au contraire, les obligations des compagnies de chemins de fer envers le public ne sont pas volontaires; elles leur sont imposées par des lois spéciales, que les compagnies ne peuvent violer sans s'exposer à des dommages-intérêts.

Ces obligations, d'après les cahiers de charges consistent : 1° à mettre sur les rails, soit en voitures de toutes classes, soit en wagons de marchandises et plates-formes, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne; 2° à transporter les bestiaux, denrées et marchandises dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement, avec soin, célérité et sans tour de faveur. (V. *suprà*, n°s 294, 295, 300, 368 et 369.)

En outre, les règlements d'administration publique imposent aux compagnies le devoir de faire

connaître à tous, par des affiches, le nombre des départs, l'heure à laquelle ils ont lieu chaque jour, ainsi que les heures d'arrivée.

464. Ces dispositions sont suffisantes pour garantir le commerce contre les retards, et, dans le cas où il y en aurait, pour pouvoir les constater et obtenir réparation du préjudice qui pourrait en résulter pour les expéditeurs.

Elles offrent même plus de garantie d'impartialité que la lettre de voiture avec stipulation d'un délai pour le transport et d'une indemnité pour cause de retard; car, dans le premier système, la priorité de départ de la marchandise dépend de la priorité d'arrivée dans la gare; dans le second, au contraire, le préposé de la compagnie pourrait donner la préférence à un colis qu'il attendrait sur un autre qui aurait déjà été apporté.

465. Enfin l'engagement résultant de la fixation d'un délai et de la stipulation d'une indemnité serait impossible à remplir pour les compagnies.

Que l'on suppose, en effet, un convoi dont le chargement est complet au point de départ. Comment pourrait-il transporter les marchandises qui auraient été déposées sur les points intermédiaires de la ligne? Comment les chefs de ces stations intermédiaires pourraient-ils tenir les engagements qu'ils auraient pris? Comment pourraient-ils jamais en prendre, dans l'incertitude où ils seraient de l'importance du chargement du convoi par eux attendu?

Une autre supposition pourra se réaliser : à certains jours, il arrivera une masse de marchandises qui ne pourront pas être transportées par un même convoi; il faudra donc que la compagnie fasse un

choix ; qu'elle donne la priorité de départ aux unes, et qu'elle ajourne les autres ; mais alors il y aura ou il pourra y avoir faveur : le cahier des charges sera violé.

On objecterait en vain que le matériel doit toujours être suffisant pour le transport de tous les voyageurs et de toutes les marchandises ; car, si les besoins ordinaires, à raison desquels l'importance de ce matériel à été déterminée par l'administration, augmentent dans certaines circonstances, ce matériel pourra ne pas être suffisant, même sans que la compagnie soit en faute. D'ailleurs, si aux points extrêmes de leurs lignes et même aux stations principales, les compagnies peuvent rigoureusement être obligées d'avoir des voitures et des wagons supplémentaires, une telle obligation, pour les stations secondaires, serait impossible à remplir, ou du moins trop onéreuse pour elles.

Concluons donc, sur ce premier point, que les compagnies, quand elles n'agissent que comme simples voituriers, ne peuvent pas être obligées de fixer, dans la lettre de voiture, le délai dans lequel la marchandise doit être transportée, ni de déterminer d'avance le montant de l'indemnité due pour cause de retard ; qu'elles sont seulement tenues de faire partir les marchandises dans leur ordre d'enregistrement, et que, si cet ordre n'a pas été observé, l'indemnité devra être fixée par les tribunaux.

466. Ces principes ont été reconnus et appliqués par un jugement fortement motivé du tribunal de commerce de la Seine, rendu dans l'espèce suivante :

Une maison de roulage de Paris présente au che-

min de fer de Rouen dix colis, avec une lettre de voiture qui fixait à dix-sept heures le délai de transport, sous peine de perdre le tiers du prix de la voiture.

L'administration du chemin de fer consent à se charger du transport, mais refuse la lettre de voiture.

Sur cette contestation, jugement ainsi conçu :

« Attendu que la compagnie du chemin de Rouen a toujours offert et offre encore aux demandeurs de se charger de la marchandise présentée, pour être transportée aux prix et dans les délais fixés par les règlements qui lui sont imposés ; — Attendu qu'aucune loi n'oblige un voiturier à fixer à l'avance la pénalité qu'il doit encourir dans le cas où la marchandise par lui transportée ne serait pas remise dans un délai déterminé ; — Que l'appréciation du préjudice causé peut être laissée aux soins des tribunaux, quand le retard a occasionné préjudice au destinataire ; — Que, par suite, le demandeur n'a pas le droit d'exiger que la compagnie se soumette, à l'avance, à perdre le tiers du prix du transport, dans le cas où la marchandise qu'il veut lui confier ne serait pas remise dans un délai qu'il prétend lui imposer arbitrairement ; — Attendu que, quant au délai, le demandeur ne peut réclamer que l'exécution des conditions imposées à la compagnie par la loi et les règlements de police ; — Que la compagnie a toujours offert de se charger de la marchandise dans les conditions qui lui sont imposées ; — Qu'il n'y a aucune nécessité à ce qu'elle soit tenue à prendre un engagement spécial et par écrit à cet égard, puisque ces conditions sont écrites dans la loi et les ordonnances,

au profit des tiers, qui, en cas d'inobservation, ont tout droit de demander les dommages-intérêts qui peuvent leur être dus ; — Que les reçus délivrés par la compagnie dans la forme adoptée par elle sont suffisants pour établir les droits des expéditeurs, tant pour la réclamation de la marchandise par eux livrée que pour les actions qu'ils pourraient avoir à exercer plus tard, en cas d'inexécution des conditions imposées aux défendeurs ; — Par ces motifs, déclare le demandeur mal fondé dans sa demandé, et le condamne aux dépens (20 novembre 1845, *Gazette des Tribunaux* du 21).

Ce jugement ne paraît pas avoir été frappé d'appel.

467. *Deuxième hypothèse.*—Dans cette hypothèse où les compagnies agissent en qualité de commissionnaires directs, elles contractent deux obligations : la première, de transporter elles-mêmes la marchandise sur leur ligne ; la seconde, de la réexpédier à destination par telle voie qu'elles jugent convenable et en dehors de leur ligne.

Toutes les fois que dans cette hypothèse, une lettre de voiture leur sera demandée, elles devront la fournir à l'expéditeur, et cette lettre de voiture devra contenir toutes les énonciations portées en l'art. 102 du Code de commerce.

468. De plus, la qualité de commissionnaire les oblige toujours à fixer un délai pour le transport et une indemnité pour le retard, soit que la réexpédition se fasse par terre ou par eau, soit par correspondance avec des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement.

469. Cette opinion, en ce qui concerne ce dernier point, n'est nullement contradictoire avec ce que nous avons dit, dans la première hypothèse, sur l'obligation où sont les compagnies de chemins de fer de ne faire partir les marchandises que dans l'ordre de leur inscription. Si les compagnies qui agissent en qualité de commissionnaires se trompent dans leurs prévisions sur l'époque d'arrivée de la marchandise, il est juste qu'elles supportent toutes les conséquences qui résultent de cette qualité pour les commissionnaires en général : c'était à elles à ne pas l'accepter.

470. *Troisième hypothèse.*—Dans cette hypothèse où les compagnies sont commissionnaires intermédiaires, elles n'ont pas de lettre de voiture à délivrer ; elles reçoivent celle qui a été délivrée au départ par le commissionnaire originaire, et qui est destinée à servir pour toute la route, en passant successivement entre les mains de tous les commissionnaires chargés du transport de la marchandise jusqu'au point de destination.

Les stipulations énoncées en la lettre de voiture obligent les compagnies de chemin de fer qui ont reçu la marchandise en qualité de commissionnaires, de la même façon qu'elles obligent les commissionnaires qui se sont chargés de les transporter par toute autre voie.

Les observations contenues dans la seconde hypothèse reçoivent naturellement leur application dans ce cas.

471. Lorsque les compagnies qui se sont chargées, comme simples voituriers, du transport d'une marchandise ne l'ont pas opéré dans l'ordre de son

inscription, ou lorsque, agissant en qualité de commissionnaires directs ou intermédiaires, elles ne se sont pas conformées aux prescriptions de la lettre de voiture, et qu'il est résulté de ces infractions, soit du cahier des charges, soit de la convention spéciale, un retard dans l'arrivée de la marchandise, elles peuvent être condamnées à des dommages-intérêts pour le préjudice causé.

472. La réparation de ce préjudice est due soit au destinataire, soit à l'expéditeur ou commissionnaire expéditeur, lorsque la compagnie a agi comme simple voiturier, ou comme commissionnaire direct de transport; au commissionnaire direct de transport, quand elle n'a été chargée que comme commissionnaire intermédiaire. Dans le premier cas, le retard ne peut provenir que de son fait. Dans le second, il peut provenir de la faute du commissionnaire auquel elle a adressé la marchandise, après l'avoir transportée elle-même; toutefois elle est garante de celui-ci, d'après l'art. 99 du Code de commerce; mais elle peut exercer son recours contre le commissionnaire intermédiaire auquel le retard est imputable. Dans le troisième cas, elle n'est responsable qu'autant qu'il est prouvé contre elle que le retard provient de son fait.

473. Lorsqu'il y a simple retard dans l'arrivée de la marchandise, le voiturier n'est pas ordinairement tenu de la garder pour son compte; il n'y serait obligé que si le retard en avait rendu le placement impossible (Pau, 25 février 1813. J. P., 3e édit., à sa date;—Metz, 18 janvier 1815 *ib.*, à sa date;—Paris, 11 juillet 1835 *ib.*, à sa date). Un arrêt de la Cour

de cassation du 3 août 1835 (*Ib.* à sa date) a décidé le contraire, en laissant aux juges du fond la liberté de choisir, pour régler l'indemnité, tel mode de réparation qu'ils jugeraient convenable.

474. Il n'y a pas lieu à responsabilité ou à indemnité pour retard dans l'arrivée de la marchandise, lorsque ce retard a été causé par un fait de force majeure (V. *infrà* n° 519 et suiv.).

475. L'obligation de transporter les marchandises à destination entraîne, pour les compagnies, celle de faire les déclarations nécessaires pour la circulation de ces marchandises. Les compagnies seraient responsables de toutes les conséquences que pourrait entraîner leur négligence à cet égard (Pardessus, *Droit commer.*, n° 540.)

476. Quand il y a lettre de voiture, elle indique si la marchandise doit rester ou ne pas rester en gare.

Dans le premier cas, il est évident que la compagnie n'est pas tenue de transporter la marchandise à domicile; elle doit attendre que le destinataire vienne ou l'envoie prendre. Dans le second, on doit présumer que l'expéditeur a entendu que la compagnie la transporterait à domicile; et elle est obligée de le faire, moyennant les droits ordinaires de factage et de camionnage.

477. La même présomption existe et doit produire les mêmes effets dans le cas où il n'y a pas de lettre de voiture, à moins qu'une convention contraire n'ait eu lieu.

478. Les transports par eau sont généralement

soumis à un usage qui a presque force de loi dans le commerce.

Le batelier, à son arrivée à destination, est obligé d'en donner avis aux différents destinataires pour lesquels il a chargement, et de laisser ses bateaux stationnaires au port pendant un certain nombre de jours, que l'on nomme *jours de planche*. Ce temps est employé par les destinataires à prendre livraison des marchandises, qu'ils revendent même souvent sur place.

Cet usage, constaté par la jurisprudence (*voy.* notamment un jugement du tribunal de commerce d'Orléans du 14 octobre 1845 (*Gazette des Tribunaux* du 15), s'explique et se justifie par la force même des choses. En effet, les transports par eau étant soumis à toutes les vicissitudes du temps, ne permettent pas de compter sur des arrivages à jour fixe. Ces arrivages ont lieu quelquefois en avance et le plus souvent en retard de l'époque fixée.

On conçoit dès lors parfaitement que, pour les marchandises transportées par cette voie, il y ait nécessité de prévenir le destinataire de leur arrivée; d'abord, parce que, dans l'incertitude où il est de l'arrivée effective, ce dernier ne peut faire les dispositions nécessaires pour recevoir et emmagasiner la marchandise; ensuite, parce que les jours de planche étant fixés dans son intérêt, ils ne commencent à courir que du moment de l'avis qui lui est donné de l'arrivée. Une troisième considération prouve encore l'utilité de cet avertissement; c'est que les marchandises transportées par eau étant ordinairement

d'un poids très lourd et de nature encombrante, sont souvent revendues sur le port même.

Mais aucun de ces motifs, sur lesquels a été fondé l'usage des jours de planche, ne peut évidemment s'appliquer aux transports qui s'effectuent par le moyen des chemins de fer. D'abord, les départs étant arrêtés et publiés, et la durée du parcours régulièrement établie, il s'ensuit que les destinataires connaissent à l'avance les jour et heure précis de l'arrivée de leurs marchandises; ensuite les entrepreneurs de chemins de fer doivent, ainsi que nous l'avons dit n° 476, transporter les marchandises à domicile, à moins qu'il n'y ait convention contraire. Enfin, la revente des marchandises transportées ne peut jamais se faire en gare, parce que les vérifications auxquelles ces reventes donneraient lieu nécessairement pourraient gêner le service.

C'est donc à tort, selon nous, que le tribunal de commerce de Rouen a cru devoir, sous ce rapport, assimiler les entrepreneurs de chemins de fer aux mariniers. (Jug., 24 juin 1844, *Gazette des Tribunaux* du 26.)

479. Cependant s'il y avait eu retard de la part d'une compagnie de chemin de fer dans l'arrivée d'une marchandise destinée à rester en gare, nous pensons que la compagnie devrait avertir le destinataire au moment de l'arrivée effectuée, sans quoi celui-ci serait exposé à des démarches répétées et souvent inutiles, par suite de ce retard auquel il ne devait point s'attendre et dont la compagnie seule peut être responsable.

480. En ce qui concerne le transport des per-

difficile qu'il y ait lieu à responsabilité des compagnies pour cause de retard. En effet, ainsi que nous avons eu occasion de l'expliquer (n° 463), les compagnies concessionnaires sont obligées d'avoir un matériel suffisant pour les besoins du service; lorsque la mesure de ces besoins a été déterminée par l'administration supérieure, et que les compagnies ont satisfait aux prescriptions qui leur ont été imposées, on ne peut les rendre responsables de l'insuffisance du matériel qui viendrait à se manifester dans une circonstance exceptionnelle. Elles ne le seraient que si elles refusaient de mettre à la disposition des voyageurs tout le matériel qui se trouve disponible, d'après l'ordre fixé pour le service. Si, dans un moment d'affluence extraordinaire, les wagons disponibles se trouvaient entièrement remplis par les voyageurs les premiers arrivés dans la salle d'attente, les compagnies pourraient refuser de délivrer des billets à ceux qui se présenteraient plus tard.

481. Mais les compagnies seraient-elles fondées à donner la préférence pour le départ à des voyageurs qui ne se seraient pas encore présentés pour partir sur ceux qui seraient déjà arrivés, en se fondant sur ce que les premiers auraient demandé et obtenu des billets d'avance? Nous ne le pensons pas; il nous semble que la nature du service d'une administration de chemin de fer, et la présomption où doit être le public que le matériel disponible est toujours suffisant pour transporter tous les voyageurs qui se présentent, s'opposent à ce que la compagnie puisse délivrer des billets à l'avance.

SECTION II. — Perte et avarie des bagages et marchandises.

482. On est convenu de désigner, sous la dénomination de *bagages*, les malles, porte-manteaux, sacs de nuit, et généralement tous les colis qui font route avec les voyageurs auxquels ils appartiennent, pour leur être remis à l'arrivée.

483. Sous le nom générique de *marchandises*, on comprend tous les colis partant d'un lieu pour un autre, et devant marcher en l'absence du propriétaire.

484. Lorsque les compagnies de chemins de fer, soit à titre de simples voituriers, soit à titre de commissionnaires directs ou intermédiaires, reçoivent des effets ou marchandises, elles doivent être considérées comme dépositaires forcés; en conséquence, elles sont soumises, en cas de perte ou d'avarie desdits objets, à la même responsabilité que les aubergistes.

485. Cette responsabilité est établie par les art. 1782, 1783, 1784, 1952 du Code civil, et par les art. 98 et 103 du Code de commerce. Elle commence à l'instant où les objets sont remis aux agents ou préposés des compagnies dans leurs gares, stations, bureaux ou voitures.

486. Les compagnies sont tenues d'avoir un livre-journal, et d'y inscrire la déclaration qui leur est faite de la nature et de la quantité des marchandises, et, si elles en sont requises, de leur valeur. (C. comm., art. 96.)

487. L'application de ces diverses règles donne lieu à plusieurs questions, dont les unes sont spéciales soit au cas d'avarie, soit au cas de perte, et dont les autres sont communes à tous les deux. Nous diviserons dès lors cette section en trois articles : le premier aura pour objet le cas d'avarie ; le second, le cas de perte ; et le troisième, les dispositions qui s'appliquent à l'un et à l'autre.

Art. 1er. — *Cas de simple avarie.*

488. Dans les usages du commerce, on appelle *avarie* la détérioration plus ou moins importante survenue à une marchandise en cours de voyage.

489. Les avaries peuvent être extérieures ou intérieures.

En général, les commissionnaires ou voituriers ne sont responsables que des premières.

Si des marchandises leur ont été fournies en caisses ou sous balles bien confectionnées, en les rendant dans l'état où il les ont reçues, ils ne sont pas garants de l'avarie des objets qui s'y trouvent renfermés.

En effet, l'avarie, en ce cas, n'est pas censée provenir de leur fait ; elle peut être antérieure au chargement, ou être la suite de la fraude de l'expéditeur ; l'état extérieur des caisses ou des balles est la seule chose qui ait pu être constatée par le voiturier, la seule par conséquent qu'il se soit obligé de garantir.

490. Mais si les caisses ou balles sont avariées, la présomption est contre le voiturier ; et quand même l'avarie ne proviendrait pas de son fait, il n'en res-

terait pas moins garant, s'il avait reçu ces caisses ou balles, sans en avoir fait constater l'état avant de les transporter.

491. Lorsqu'un colis est déclaré fragile, en cas de fracture des objets qu'il contient, le voiturier doit-il en être responsable, lors même que la caisse ne porte aucune trace d'avarie?

La solution de cette question dépend des circonstances.

Si, par une lettre de voiture régulière, il a été dit que le voiturier ne répondrait pas du bris intérieur, et si aucune circonstance ne prouve qu'il ait consenti à le prendre à sa charge, il n'en serait pas responsable. Il en serait autrement dans le cas contraire.

C'est ce qui a été décidé par un arrêt de la Cour de cassation du 21 janvier 1807 (J. P., 3e édit., à sa date), dans l'espèce suivante :

Le 3 brumaire an XIV, le sieur Merilhou, commissionnaire de roulage à Bordeaux, reçut d'un sieur Catalogne une caisse contenant une glace à l'adresse des demoiselles Lartigue, à Pau; par une lettre de voiture, non signée de l'expéditeur, il déclara ne pas vouloir se charger de la garantie du bris intérieur. —La caisse arriva à Pau, sans avarie extérieure; elle fut reçue, ainsi que la lettre de voiture. — Mais les destinataires l'ayant fait ouvrir en présence de témoins trouvèrent la glace cassée; elles firent constater le fait et l'état de la caisse par le juge de paix. Le procès-verbal de ce magistrat mentionna que la caisse ne présentait aucune trace d'avarie. — Les destinataires formèrent une action contre le commissionnaire en paiement de

231 francs pour le prix de la glace. Celui-ci se prévalait : 1° de la lettre de voiture qui le dispensait de garantir le bris intérieur ; 2° de l'état extérieur de la caisse, qui ne présentait aucune trace d'avarie. Mais cette défense fut rejetée par un jugement du 17 nivôse an XIV, qui condamna le commissionnaire au paiement de l'indemnité demandée, par les motifs : 1° que la lettre de voiture n'avait pas été signée par l'expéditeur et qu'elle était l'œuvre seulement du commissionnaire, qui n'avait pu se faire un titre à lui-même ; 2° et que le prix de la voiture excédant les prix ordinaires, le supplément devait être considéré comme une indemnité du risque du transport. Le commissionnaire s'étant pourvu en cassation, il intervint un arrêt de rejet fondé sur ce qu'en refusant d'admettre comme convention synallagmatique la lettre de voiture signée par le seul entrepreneur de roulage, et en se décidant par des faits qui prouvaient soit une surtaxe dans la commission à raison de la fragilité, soit une incurie dans le mode de transport, le tribunal n'avait violé aucun contrat formel des parties, ni aucun texte de loi.

On voit que les motifs tant du jugement que de l'arrêt confirment la distinction que nous avons établie en commençant l'examen de cette question.

La compagnie, en l'absence d'une stipulation particulière, serait responsable de l'avarie, lors même que sur ses bulletins elle annoncerait qu'elle n'en est pas responsable. (Jugement du trib. civ. de 1re inst. de la Seine, du 1er mai 1846.—*V.* le *Droit* du même jour.)

492. En cas d'avarie provenant du fait du voi-

turier, peut-il être contraint de garder pour son compte la marchandise avariée ou d'en payer le prix?

Nous pensons que les circonstances doivent avoir une grande influence sur la décision des tribunaux dans de semblables questions.

Si l'avarie est telle que l'objet transporté reste presque sans valeur, et s'il devient, sinon impossible, au moins très difficile d'en opérer la vente, il y a lieu de le laisser pour compte au voiturier ; mais si, au contraire, l'avarie est légère, si la marchandise n'a été que faiblement détériorée et peut encore rentrer dans le commerce, c'est le cas de s'en tenir au système plus juste de l'indemnité.

Cette distinction, qui semble repoussée par M. Pardessus (V. *Cours de Droit commerc.*, n° 541), a été consacrée par un jugement de la cinquième chambre du tribunal civil de première instance de la Seine, rapporté dans la *Gazette des Tribunaux* du 21 fév. 1846, et confirmé par la Cour royale dans l'espèce suivante :

M. Grouchy avait fait conduire à la gare de Corbeil, pour être transporté à Paris, un cheval de luxe, qui fut blessé grièvement dans le wagon-écurie où il avait été placé. M. Grouchy demandait que la compagnie fût tenue de le prendre pour son compte. Sa demande fut accueillie, sur le motif que la blessure rendait le cheval impropre au service auquel il était destiné. D'où il est permis de penser que si la blessure avait été légère, le tribunal aurait jugé dans un autre sens.

493. Les avaries se constatent de deux manières : ou de gré à gré entre le voiturier et le destinataire, au

moyen d'un contrat qui règle le mode et l'importance de l'indemnité, ou judiciairement. Dans ce dernier cas, le destinataire doit se conformer aux prescriptions de l'art. 106, Cod. comm., que nous aurons occasion d'expliquer, quand nous parlerons du refus par le destinataire de recevoir la marchandise. V. *infrà*, sect. 3, *Remise des marchandises*, n°s 545 et suivants.)

494. Il n'y a pas lieu à responsabilité pour cause d'avarie, lorsqu'elle a été le résultat d'une force majeure ou d'un vice propre de la chose (V. *infrà*, n°s 519 et 527).

495. La responsabilité des voituriers et des commissionnaires cesse, dans le cas d'avarie, par la réception des objets transportés, accompagnée du paiement du prix de la voiture (Cod. comm., art. 105).

L'une ou l'autre de ces deux circonstances isolée ne serait pas suffisante pour produire cet effet.

Si même la réception de la marchandise était faite avec des protestations, quoique accompagnée du paiement du prix de la voiture, elle ne serait pas un obstacle à l'exercice du recours en garantie. Il faut qu'elle soit sans réserve ; mais, en cas de protestation, la compagnie pourrait la considérer comme un refus de recevoir la marchandise, et elle conserverait ses droits en remplissant les formalités prescrites par l'art. 106 (V. *infrà*, n° 545 et suiv.).

496. Enfin la réception et le paiement de la marchandise, même sans réserves, ne ferait point perdre au destinataire son action en recours, si la détérioration de la marchandise était le résultat d'une fraude ou d'une infidélité de la part de la compagnie ou de

ses agents, prévue par les lois pénales. Dans ce cas, l'action se prescrirait par le même délai que pour les crimes ou délits (Pardessus, *Droit commerc.*, t. 1er, nº 547; Liége, 5 déc. 1822, J. P., 3e édit., à sa date; Cass. 5 avr. 1824, *Ib.*, à sa date; Bordeaux, 10 avr. 1834, *ib.* à sa date).

497. La responsabilité des compagnies, pour cause d'avarie, cesse par la prescription (V. *infrà*, n. 533 et suiv.).

Art. II. — *Cas de perte.*

498. Nous avons dit, nos 484 et suiv., que le principe de la responsabilité des entreprises de chemins de fer, en cas d'avarie ou de perte, avait été consacré par la loi, et notamment par les art. 1782, 1784 et suiv., Cod. civ., 98 et 103, Cod. comm.

Mais quelle est l'étendue de cette responsabilité dans ce dernier cas?

La solution de cette question, en ce qui concerne les marchandises, est bien simple. Du moment qu'elles ont été chargées par le voiturier, il est responsable de leur perte, à moins qu'il n'y ait lieu pour lui de se prévaloir de l'exception de force majeure; et cette responsabilité s'étend à la valeur totale des marchandises, telle qu'elle est constatée, soit par les livres de l'expéditeur, soit par les factures adressées au destinataire, soit par le carnet de commande, soit par la correspondance. Lorsque tous ces éléments d'appréciation manquent, la valeur de la marchandise perdue est déterminée par les tribunaux, d'après le cours des marchandises de même nature, à

l'époque où elles auraient dû arriver au lieu de destination. Mais la circonstance que la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, au moment du départ, ne peut être un motif pour que le voiturier paie une indemnité inférieure à la valeur véritable (V. *infrà*, n. 508).

499. On verra qu'il peut en être autrement lorsqu'il s'agit de bagages perdus.

Mais avant d'examiner ce dernier point, nous devons tracer quelques-unes des règles générales sur les obligations qui sont imposées aux entrepreneurs de voitures publiques, en fait de messageries.

500. Aux termes de l'art. 1785 du Code civil, les bagages doivent être inscrits sur un registre spécial.

501. Une partie de ces bagages est transportée gratuitement. Les cahiers de charges obligent les compagnies à ce transport gratuit dans une certaine proportion (V. *suprà*, n° 332).

Mais la garantie est la même pour cette partie que pour celle qui est assujettie au paiement d'une rétribution, le prix du transport étant censé avoir été compris dans celui de la place du voyageur. D'ailleurs, que le dépôt soit salarié ou qu'il soit gratuit, il n'engage pas moins la responsabilité de celui qui l'accepte, sauf, dans le premier cas, à en appliquer le principe avec une plus grande sévérité (C. civ., art. 1927, 1928).

502. Les entrepreneurs de voitures, et par conséquent les compagnies de chemins de fer, répondent non-seulement de leurs faits, mais encore de ceux de leurs employés et préposés (C. civ., art. 1384), et

dans le nombre de ces employés et préposés doivent être compris les facteurs et camionneurs chargés de la remise des colis à destination; toutefois la compagnie conserve son recours contre eux.

503. Dans les entreprises de chemins de fer, la remise des bagages par les voyageurs est constatée sur un registre à souche, portant des numéros d'ordre, mais sans indication de noms. Un bulletin, détaché de ce registre, est remis au déposant; il indique le nombre des colis, leur poids et le numéro de l'enregistrement; un numéro semblable est appliqué sur ces colis, dont la remise est faite en échange du bulletin de chargement.

504. Ce bulletin indique au voyageur l'obligation de déclarer les valeurs, argent et bijoux qui pourraient être contenus dans les bagages, avec l'avis, qu'à défaut de déclaration, la compagnie ne paiera, en cas de perte, pour une malle, qu'une somme de 150 fr., et pour un sac de nuit ou porte-manteau, qu'une somme de 50 fr.

505. Examinons quelle peut être la valeur de l'avis inséré au bulletin, et si la remise qui en est faite au voyageur, et l'acceptation par ce dernier sans réclamation, opère entre lui et la compagnie un contrat qui les engage mutuellement.

Nous devons faire remarquer d'abord que les entrepreneurs de messageries avaient, dans le principe, poussé plus loin leurs prétentions; ils avaient soutenu que, même alors qu'ils n'avaient pas délivré de bulletins limitant formellement leur responsabilité en cas de perte de bagages, ils ne devaient jamais être obligés de payer plus de 150 fr.; ils voulaient se

placer, à cet égard, sous la protection d'un article de la loi du 24 juillet 1793, qui fixait à cette somme seulement l'indemnité due au propriétaire d'effets perdus. Mais la jurisprudence a constamment repoussé ce système, sur le motif qu'une loi faite pour la régie nationale des messageries ne pouvait être invoquée par des entrepreneurs de messageries exploitées dans un intérêt privé. (V. Paris, 1er germinal an XIII, S.-V. 5. 2. 282; —Rouen, 20 février 1816; S.-V. 16. 2. 108;—Lyon, 6 mars 1821, S.-V. 21. 2. 225; — Cas., 13 vendémiaire an X et 6 février 1809, S.-V. 2. 1. 72, et 9. 1. 173.)

506. C'est après avoir ainsi échoué sur l'application qu'ils voulaient se faire des dispositions de la loi de 1793, que les entrepreneurs de messageries ont songé à remplacer la loi qui leur faisait défaut par une convention particulière, en insérant sur leurs bulletins ou récépissés la mention destinée à limiter leur responsabilité.

M. Pardessus (*Droit commercial*, t. 2, n° 553) pense qu'une telle restriction aux principes généraux sur la responsabilité des voituriers, n'est point obligatoire pour les personnes qui leur confient ainsi leurs effets.

Il est vrai qu'en général les dommages-intérêts doivent être égaux au préjudice causé; mais il est certain aussi que les contractants peuvent, par une convention particulière, les fixer à l'avance à une somme moindre ou supérieure, et que les juges sont obligés de respecter une telle convention (C. civ., art. 1153).

Si un voyageur acceptait la fixation du dommage

éventuel à 150 fr., par un acte formel revêtu de sa signature, nul doute qu'il ne fût lié valablement par cette convention et qu'il ne pût pas exiger une somme supérieure. Or l'acceptation de sa part, sans réclamation, d'un bulletin contenant la condition indiquée équivaut à une acceptation tacite de la condition elle-même.

Il existe, au surplus, pour lui un moyen facile de s'y soustraire ; c'est, ainsi que le bulletin l'y autorise toujours, de faire constater, au départ, la valeur du bagage chargé. En ne le faisant pas, il reconnaît, par cela même, que l'estimation portée au bulletin est suffisante; et il ne peut être admis, en cas de perte, à réclamer une somme supérieure à ladite estimation.

Cette opinion est embrassée par MM. Troplong (*du Louage*, t. 3, n° 926), et Duvergier (*du Louage*, t. 2, n°s 324 et 325); toutefois ce dernier auteur y met cette condition qui nous paraît très juste, c'est que la mention insérée au bulletin doit avoir été acceptée *sciemment* par le voyageur; elle ne pourrait donc pas être opposée à celui qui ne saurait pas lire.

507. Déterminons maintenant l'étendue de la responsabilité des compagnies de chemins de fer, lorsqu'elles n'ont pas fixé le montant de l'indemnité sur les bulletins, ou lorsque la mention y insérée ne peut pas être opposée aux voyageurs.

Pour cela, il est nécessaire de parcourir les différentes hypothèses qui peuvent se présenter en fait de messageries.

508. Si aucune inscription du bagage chargé n'a

été faite, ni aucun reçu ou bulletin délivré, la compagnie, dans ce cas, est en faute pour avoir reçu le colis sans l'inscrire. Le voyageur doit être admis à en prouver le chargement, et à s'en faire payer la valeur (Paris, 15 juillet 1834, J.-P. à sa date; — Cas., 16 avril 1828, *Ib.* à sa date; — 4 déc. 1837, *Ib.*, t. 1er de 1838, p. 285), à moins, toutefois, que la compagnie ne prouve, de son côté, que le chargement a eu lieu à son insu et frauduleusement, circonstance qui la mettrait à l'abri de toute responsabilité.

509. S'il y a eu inscription du bagage, mais sans déclaration de sa valeur, et si le colis a été perdu, le voyageur sera-t-il, dans ce cas, admis à prouver quelle en était la valeur, et à réclamer de la compagnie le montant total de cette valeur?

On pourrait en douter, car il n'y a pas obligation absolue pour le voiturier ou l'entrepreneur de transport d'inscrire sur son livre-journal la valeur des bagages qui lui sont confiés; il n'y est obligé *que si l'expéditeur le requiert* (Cod. comm., art. 96). Si l'expéditeur ou le voyageur n'a pas déclaré la valeur du colis, c'est à lui de supporter les conséquences de cette faute.

On peut donc considérer comme très rigoureuse la jurisprudence qui admet, dans cette hypothèse, le propriétaire du colis perdu à en prouver la valeur, et qui condamne l'entrepreneur de transport à payer le montant de cette valeur (V. Paris, 7 juillet 1832, et Cass., 18 juin 1833, J.-P., 3e édit., t. 25, p. 581).

510. La troisième hypothèse qui peut se présenter est celle où il y a inscription d'une malle, d'un

porte-manteau, d'un sac de nuit, d'une valise, mais sans déclaration des *effets* qui y sont contenus.

Si les effets dont la valeur est réclamée par le propriétaire de la malle, du sac de nuit, etc., sont de la nature de ceux qu'on a l'habitude d'y renfermer, on comprend que les tribunaux puissent apprécier la valeur de ces effets, et condamner la compagnie à en payer le montant, parce qu'il y a présomption qu'ils étaient réellement contenus dans la malle ou dans le sac de nuit.

511. Mais il est une dernière hypothèse, qui est beaucoup moins favorable pour le voyageur, c'est celle où il y a eu inscription d'une malle, d'un porte-manteau, d'un sac de nuit, d'une valise, mais sans déclaration de l'*argent*, des *bijoux*, ou des *valeurs de portefeuille* qui s'y trouvaient renfermés. Dans ce cas, suffira-t-il que le voyageur vienne dire : « Il y avait telle somme dans ma malle, dans mon sac de nuit, » pour que l'entrepreneur de transport puisse être condamné à payer la somme indiquée? Pourra-t-il même être admis à prouver que la somme ou les valeurs articulées étaient contenues dans la malle ou sac de nuit en question?

Nous ne le pensons pas.

Sous l'ancienne jurisprudence, le voyageur qui ne déclarait pas l'argent, les bijoux et les objets précieux renfermés dans un colis, n'avait d'action que pour la valeur du contenant et non du contenu.

On lit dans le nouveau *Denizart* ce passage : « On n'est pas libre de rendre les aubergistes responsables de sommes indéfinies, en supposant dans les malles des effets précieux, tels que des diamants et des bi-

joux qui ne sont pas présumés y être (v° *Aubergiste*, § 3, n° 3.—V. également Rousseau de Lacombe, v° *Coche*).

Un arrêt du 5 janvier 1627, cité par ce dernier auteur, un arrêt du conseil du 8 février 1683 et un arrêt de règlement du 12 juillet 1758, l'avaient ainsi décidé.

La *Promulgation* du roi pour le service des messageries nationales, du 10 avril 1791, portait, art. 23, qu'à défaut de déclaration par les expéditeurs de la valeur des effets expédiés, les fermiers ne seraient tenus qu'à un dédommagement de 150 livres.

Il est vrai, ainsi que nous l'avons dit *suprà* n° 505, que les entrepreneurs de voitures libres ne peuvent se prévaloir des dispositions des différentes lois relatives aux messageries nationales, et que le règlement du 12 juillet 1758 a été implicitement aboli par les art. 1782 et suivants du Code civil (V. Montpellier, 15 juillet 1826, et Cassation, 16 avril 1828, J.-P., 3e édit. à leur date). Mais la législation nouvelle consacre le même principe que l'ancienne, savoir qu'un voiturier ou un entrepreneur de transports ne peuvent pas être responsables des objets qui ne leur ont pas été déclarés et dont ils ne pouvaient soupçonner l'existence.

Ce principe ressort de deux règles du droit commun, dont la première veut que, pour pouvoir être réputé avoir pris un engagement quelconque, il faut avoir nécessairement connu l'objet de cet engagement (C. civ., art. 1108); et la seconde, que le débiteur ne puisse être tenu que des dommages-intérêts

qui ont été ou qui ont pu être prévus lors du contrat (*Ib.*, art. 1150).

Ce principe ressort, en outre, de la législation spéciale sur la matière.

En effet, le législateur, après avoir, dans l'art. 1784 du Code civil, proclamé la responsabilité des voituriers, en cas de perte ou avarie des choses qui leur sont confiées, leur fait un devoir, dans l'art. 1785, de tenir registre de l'*argent*, des *effets* et des *paquets* dont ils se chargent.

Cette énumération de l'*argent*, des *effets* et *paquets*, dans ce dernier article, rapprochée de l'expression générique *choses*, employée dans le premier, indique évidemment que le législateur a voulu un enregistrement spécial pour l'argent, les effets et les paquets.

Mais pour que cet enregistrement spécial ait lieu, il faut nécessairement qu'une déclaration spéciale de ces divers objets soit faite par le voyageur.

Si donc le voyageur ne déclare qu'une malle, qu'un porte-manteau, sans autre indication, cette déclaration générale engagera sans doute la responsabilité du voiturier pour les objets qui sont ordinairement contenus dans une malle, dans un porte-manteau, mais non pour les bijoux, argent et valeurs de portefeuille, qu'on n'a pas l'habitude d'y renfermer, et que le voiturier ne pouvait pas supposer y avoir été mis.

La réclamation du voyageur, en ce cas, serait repoussée, dit M. Duvergier, non à défaut de preuve que l'argent qu'il réclame se trouvait dans la malle, mais bien parce qu'en supposant cette preuve faite,

l'entrepreneur peut dire : « On ne m'a pas averti qu'il y eût de l'argent dans les coffres ou ballots ; si je l'avais su, j'aurais redoublé de soins et de vigilance ; j'aurais placé les effets dans une partie de la voiture où ils auraient été à l'abri des accidents.... le voyageur doit donc supporter la perte que j'aurais prévenue, si j'avais connu la nature des objets qui m'étaient confiés. » (*Du Louage*, n° 329).

Ce langage, ainsi que le fait observer le même auteur, devrait faire d'autant plus d'impression, que les compagnies de chemin de fer exigent, comme les entrepreneurs de messageries, pour le port de l'argent, un prix plus élevé que pour le transport des autres effets (V. *suprà*, n° 335) ; dès lors, il est très juste que le voyageur, qui, pour se soustraire à l'obligation de payer la somme fixée au tarif pour le transport de l'argent, n'indique pas qu'il y a de l'argent dans ses effets, ne puisse pas en venir réclamer la restitution, lorsqu'il est perdu ; à défaut de déclaration expresse, le voiturier est donc censé n'avoir reçu et transporté que des effets ordinaires.

Notre opinion sur ce point est embrassée par Toullier (t. 2, n° 255), Zachariæ (C. de C. civ., § 373), Lafargue (*du Voiturier*, p. 78) et Lanoë (*Code des maîtres de poste*, p. 569.) — M. Vanufhel (*Traité du contrat de Louage et de dépôt appliqué aux voituriers*, etc., n° 10) la combat et dit que les entrepreneurs de transport sont responsables de l'argent et des valeurs non déclarés, d'après l'appréciation qui est faite par les tribunaux du plus ou moins de sincérité du voyageur ou expéditeur réclamant.

M. Troplong, qui semble partager ce dernier avis,

reconnaît néanmoins que la responsabilité ne peut être indéfinie, et qu'elle doit être bornée aux sommes d'argent présumées nécessaires au voyage, comme 500 fr. ou 1,000 fr., par exemple (*du Louage*, n° 950).

La jurisprudence s'est prononcée en faveur de notre opinion.

Ainsi un arrêt de Bruxelles, du 28 avril 1810 (S.-V. 11. 2. 21), consacre formellement la doctrine que nous venons d'exposer; elle se trouve, en outre, implicitement confirmée par un arrêt de cassation du 10 novembre 1829 (J. P. 3e édition, à sa date).

Nous pourrions également invoquer, par analogie, des décisions dans lesquelles il s'agissait de réclamations intentées par des voyageurs contre des aubergistes, et notamment un arrêt tout récent de la Cour suprême, qui a cassé un arrêt de la Cour royale de Douai par lequel cette dernière Cour avait repoussé l'action intentée contre un aubergiste par un voyageur à qui des diamants avaient été volés, sur le double motif 1° que l'aubergiste avait fait tous ses efforts pour retrouver les diamants; 2° qu'en droit, la responsabilité d'un aubergiste n'était pas absolue, lorsque, s'agissant de sommes considérables, ou d'objets de prix, il y avait eu imprudence de la part du voyageur (11 mai 1846, V. *Gazette des Tribunaux* du même jour).—Voir également, dans ce sens, Paris, 11 avril 1811 (S.-V. 11. 2. 100); 7 mai 1838 (J. P. 3e édition, t. 1er de 1838, p. 639).

Les partisans de l'opinion contraire invoquent ordinairement en leur faveur deux arrêts, l'un de la Cour de Paris du 7 juillet 1832, lequel, sur le pour-

voi, fut maintenu par la Cour de cassation le 11 juin 1833 (J. P. 3e édition à sa date); l'autre, de la Cour de Montpellier, du 15 juillet 1826, qui aurait été également maintenu par arrêt de cassation du 16 avril 1828.

L'arrêt de Paris doit être écarté de la discussion, par le motif qu'il a été rendu dans une espèce où il s'agissait, non de bagages, mais de marchandises (de châles) qui avaient été déclarées, mais non estimées lors du chargement.

Celui de Montpellier s'éloigne moins de notre thèse. Il a condamné un entrepreneur de voitures à payer une somme de 800 fr. que le voyageur prouvait avoir enfermée dans une malle, mais qu'il n'avait pas spécialement déclarée. Toutefois on peut supposer que la Cour considéra cette somme comme ayant été nécessaire au voyage de celui qui la réclamait, ce qui ferait rentrer ce cas dans l'opinion de M. Troplong.

Quant à l'arrêt de la Cour de cassation, qui a rejeté le pourvoi formé contre cette décision, il se borne à dire « que l'arrêt de la Cour de Montpellier est motivé plus en fait qu'en droit; qu'il ne juge pas d'une manière absolue que les entrepreneurs de voitures publiques sont responsables indéfiniment de l'argent contenu dans les malles ou valises, et non formellement déclaré par les voyageurs, etc., etc.. Ces considérants, comme le fait observer M. Duvergier, ne répondent pas à l'argument sur lequel est fondée l'opinion que les entrepreneurs de voitures ne sont pas responsables de l'argent non déclaré.

512. Il n'est pas besoin de dire que, dans tous les

cas, ce serait au voyageur à prouver le fait que l'argent, les bijoux et autres objets précieux avaient été par lui renfermés dans les malle, porte-manteau ou sac de nuit.

Cette preuve doit être complète; ainsi il faut qu'elle établisse non-seulement que le voyageur était bien réellement possesseur de l'objet qu'il dit avoir perdu, mais encore que cet objet existait dans la malle ou le colis au moment où ce colis a passé de ses mains dans celles de l'entrepreneur de transports ou de ses préposés. On conçoit parfaitement qu'il ne doit exister aucun doute à ce sujet, et que l'affirmation du demandeur ne pourrait être suffisante.

Si cette affirmation a été quelquefois admise par les tribunaux, saisis de pareilles questions, c'est dans des cas où les objets réclamés étaient de ceux qu'on est dans l'usage de renfermer dans les malles ou porte-manteaux; mais quand il s'agit de valeurs, argent ou objets précieux, la situation est toute différente : dans le premier cas, et suivant les circonstances, la présomption peut être en faveur du réclamant; dans le second cas, au contraire, elle doit toujours être contre lui : admettre un système contraire, ce serait ouvrir une large porte à la fraude et assurer la ruine de toutes les entreprises de transport.

513. Il n'y a pas lieu à responsabilité de la part du voiturier ou de l'entrepreneur de transports, en cas de perte, lorsqu'elle est le résultat d'une force majeure (V. *infrà*, n°s 519 et suiv.).

ART. III. — *Dispositions communes aux deux cas d'avarie et de perte.*

514. Les dispositions qui sont communes au cas d'avarie et à celui de perte totale des bagages et marchandises, sont relatives : 1° à la responsabilité des compagnies agissant en qualité de commissionnaires intermédiaires ; 2° aux causes extraordinaires qui mettent obstacle à cette responsabilité de la part de tous ceux qui se sont chargés du transport de la marchandise ou bagage ; 3° à la prescription de l'action en responsabilité.

Nous allons les examiner en trois paragraphes distincts.

§ 1er. — Responsabilité des compagnies agissant comme commissionnaires intermédiaires.

515. Les commissionnaires intermédiaires ne sont que les agents, les mandataires du commissionnaire direct, et ce dernier est garant de leur fait envers l'expéditeur ou le destinataire (Cod. comm., art. 99 et 101; — Paris, 5 mars 1812, J. P., 3e édit., à sa date; — Lyon, 5 avr. 1824, *Ib.* à sa date; — Cass. 1er août 1820, *Ib.* à sa date).

516. Par cela seul qu'il y a perte ou avarie, les commissionnaires directs sont garants envers le propriétaire, qui n'a rien à prouver contre eux que le fait de la remise des colis. L'acceptation par ces commissionnaires, sans protestation ni réserve, entraîne la présomption que ces colis étaient en bon état.

517. Jusqu'à présent, la jurisprudence des tribu-

naux de commerce avait placé les commissionnaires intermédiaires et même les relayeurs dans une position semblable à celle des commissionnaires directs; par cela seul qu'ils avaient pris le chargement sans protestation, ils étaient censés l'avoir reçu en bon état; chacun devenait le garant de son cédant, et en définitive l'avarie restait pour le compte de celui qui le remettait au lieu de destination.

Cependant il est certain que les voitures sont chargées par le commissionnaire direct, presque toujours en l'absence du premier intermédiaire, qui les reçoit bâchées pour les réexpédier de suite, et qui ne peut en vérifier le chargement sans rompre charge. Il en est de même et pis encore pour les relayeurs. Il n'était donc pas juste de les rendre passibles de pertes, d'avaries et de vols opérés avant leurs parcours, et qu'ils ne pouvaient vérifier; aussi la Cour de cassation s'est prononcée tout récemment dans ce dernier sens, par un arrêt du 15 avr. 1846 (V. *Gazette des Tribunaux*, du 16), confirmatif d'une décision de la Cour royale de Colmar, et dont nous croyons, à raison de son importance, devoir rapporter les termes :

« Attendu, y est-il dit, que, selon les art. 97 et 98, Cod. comm., la garantie que contracte envers l'expéditeur et le destinataire le commissionnaire qui s'engage à faire arriver la marchandise à destination, a un caractère particulier qui la différencie essentiellement de la garantie que l'art. 103, Cod. comm., et l'art. 1784, Cod. civ., imposent au voiturier ou commissionnaire qui est intermédiaire entre le premier commissionnaire et le destinataire; —

Qu'en effet, sans distinguer si le premier commissionnaire, avant de se charger de l'envoi des marchandises que l'expéditeur lui propose, s'est ou non assuré que toutes les énonciations de la lettre de voiture sont exactes, ce commissionnaire est censé avoir reçu les marchandises en bon état, et dès lors est soumis à la pleine et entière responsabilité des avaries, sans qu'on soit obligé de prouver qu'il y a eu faute de sa part; répondant ainsi, selon la règle écrite dans l'art. 99, des commissionnaires intermédiaires, comme de ses mandataires ou préposés, lié qu'il est par le contrat de commission; — Mais que ces derniers se succédant presque sans interruption dans le service du transport, remplissant d'ailleurs leur mandat en expédiant au plus vite, et empêchés le plus souvent par la célérité des opérations commerciales de s'assurer de la conformité des ballots ou caisses avec la lettre de voiture, la même présomption n'existe pas à leur égard qu'ils ont reçu les marchandises dans l'état qu'annonce cette lettre, et dès lors, conformément au droit commun, ils n'encourent de responsabilité pour les avaries qu'autant qu'on prouve qu'elles résultent de faits à eux imputables;—Attendu que l'arrêt attaqué, en restreignant la responsabilité pour les avaries au premier commissionnaire, et en refusant de l'étendre aux commissionnaires intermédiaires, par le motif qu'on ne sait auquel d'entre eux on doit attribuer le dommage éprouvé, loin d'avoir violé les art. 98 et 99, Cod. comm., en a fait au contraire une saine application, la Cour rejette. »

Cet arrêt, fondé autant en droit qu'en équité, doit

avoir une grande influence sur le commerce des transports.

518. Il est destiné également à fixer la jurisprudence sur les droits du propriétaire des objets perdus ou avariés. Un arrêt de la Cour de Paris du 5 mars 1812 (J. P., 3e édit., à sa date), a décidé qu'il y avait en sa faveur solidarité entre le commissionnaire direct et les commissionnaires intermédiaires, et qu'il pouvait, à son choix, diriger son action contre l'un d'eux seulement ou contre tous, bien qu'il n'y eût de contrat intervenu qu'avec le premier. Cette opinion ne peut plus se concilier avec la décision de la Cour de cassation, ni avec ce que nous avons dit au n° 515.

§ II. — Circonstances extraordinaires qui font obstacle à la responsabilité des compagnies.

519. Il n'y a pas lieu à la responsabilité des entrepreneurs de transport et voituriers, soit pour retard dans l'arrivée, soit pour avarie ou perte de la marchandise ou bagage, lorsque le retard, l'avarie ou la perte, ont été causés par un fait de force majeure (Cod. civ., art. 1784; Cod. comm., art. 103).

520. On appelle ainsi le fait que la prudence, le sang-froid, la vigilance et l'industrie de l'homme ne sauraient prévoir ni empêcher. *Tantùm eos casus non præstet, quibus resisti non possit... quæ sine dolo et culpâ ejus accidunt. L.* 18, *Dig. commod.* — *Fortuitos casus nullum humanum consilium providere potest. L.* 2, § 7, *Dig. de adm. rer. ad. civ. pertin.* On comprend de suite que les compagnies de chemins de fer ne sauraient, non plus que les autres entreprises

de transport, être responsables des conséquences de faits de cette nature.

521. Mais le voiturier ne peut point se prévaloir de l'exception de force majeure, si, de sa part, il y a eu imprudence, négligence ou incurie : *Qui columnam transportandam conduxit, si ea, dùm tollitur, aut reponitur, fracta sit, ità id periculum præstat, si qua ipsius eorumque quorum operâ utentur culpa acciderit : culpa autem abest, si omnia facta sunt, quæ diligentissimus quisque observaturus fuisset.* (*L.* 25, § 7, *Dig. loc. cond.* — Pau, 16 oct. 1814; Metz, 18 janv. 1815, J. P., 3e édit., à leur date; Paris, 9 juin 1831 *Ib.*, à sa date.)

522. Ainsi le vol à main armée sera un cas de force majeure, s'il a été commis sur la route ordinaire que le voiturier devait parcourir; mais ce ne sera plus un cas de force majeure, si le voiturier a quitté cette route, ou s'il a voyagé la nuit, contrairement aux usages ou aux prescriptions de la lettre de voiture.

Le vol en station sur route ne sera pas un cas de force majeure, parce que la voiture devait être surveillée; mais il le deviendra, si la voiture était remisée dans une cour fermée, et si le vol a été commis la nuit avec escalade.

L'incendie occasionné par le feu du ciel sera un accident de force majeure; mais il ne le sera pas, sur les voies de fer, lors qu'il aura été occasionné, soit par le feu des locomotives, soit par l'échauffement des roues, accidents que l'on pouvait prévoir et empêcher.

Il en sera de même dans beaucoup d'autres circon-

stances ; c'est aux tribunaux qu'il appartient de les apprécier.

523. La constatation de la force majeure doit être régulièrement à la charge du voiturier, demandeur en exception.

524. La loi n'indique point le mode à suivre pour cette constatation. Ordinairement le voiturier s'adresse au lieu le plus voisin du sinistre, et fait sa déclaration au magistrat qui s'y trouve ; celui-ci la reçoit et la constate, ainsi que le fait lui-même, par un procès-verbal ; les tribunaux peuvent se contenter de ce procès-verbal, comme aussi ils peuvent admettre d'autres preuves, s'il ne leur paraît pas établir suffisamment le fait ; en un mot, ils ont, à cet égard, un pouvoir discrétionnaire (Paris, 20 vent. an 13 et 3 mars 1831, J. P., 3e édit., à leur date ;—Cass. 2 therm. an 8, *Ib.*, à sa date).

525. Dans certaines circonstances, il est inutile de faire constater les accidents de force majeure : c'est lorsqu'ils sont de notoriété publique, et que nul doute ne peut s'élever sur leur réalité ; comme, par exemple, les cas de rupture d'une chaussée ou d'un pont, d'inondation, ou d'autres accidents semblables.

526. Lorsqu'il s'élève des difficultés entre le voiturier et l'expéditeur ou le destinataire pour avarie causée aux marchandises par accident de force majeure, et que le destinataire refuse de les recevoir, elles restent à la garde du voiturier, à moins que lui même ou le destinataire n'en aient fait ordonner la remise dans un lieu de dépôt.

527. La seconde circonstance qui met obstacle à la responsabilité des compagnies en cas de perte,

d'avarie, ou même de simple retard dans l'arrivée de la marchandise, est celle où la perte, l'avarie ou le retard proviennent d'un *vice propre à la chose*.

528. Par ces derniers mots, on entend, en général, la détérioration et la destruction partielle arrivée par des accidents auxquels la chose est sujette par sa nature, et qui ne pouvaient être prévus ni empêchés. Ils ne sont pas synonimes de *défectuosité*, qui signifie une composition ou une conformation vicieuse, par l'effet de laquelle une chose porte en elle-même la cause d'une destruction qui ne fût pas arrivée, si cette composition eût été meilleure (Pardessus, *Cours de droit commerc.*, t. 2, n° 776).

Par exemple, le vin, quelque bon qu'il soit au moment du chargement, peut aigrir ou se détériorer en route, malgré tous les soins pris pour sa conservation. Les esprits et alcools peuvent éprouver une diminution plus ou moins considérable par l'évaporation. Les cuirs en poil sont susceptibles de perdre de leur poids par la chaleur ou la sécheresse. Tous ces accidents et autres semblables doivent être considérés comme des cas d'avarie provenant du vice propre de la chose, parce qu'ils ne sont le résultat ni d'une force majeure, ni d'un défaut de soin de la part du voiturier, qui, dès lors, est dispensé de toute responsabilité, comme dans le cas de force majeure même, aux termes de l'art. 103, Cod. comm.

529. Le coulage constitue également un cas d'avarie. On entend par là le déchet, la diminution de poids, de quantité et de qualité que subit la marchandise pendant son transport d'un lieu à un autre, ou pendant son séjour dans les gares et magasins.

Mais c'est seulement le coulage ordinaire et réputé tel par les usages du commerce, dont les entrepreneurs de transports ne sont pas responsables. Il en serait autrement de celui qui excéderait les limites fixées par ces usages (1).

530. L'irresponsabilité du voiturier, pour le cas d'avarie, n'aurait plus lieu en sa faveur s'il venait à être prouvé qu'il n'a pas employé tous ses soins pour le prévenir. L'appréciation des circonstances qui ont occasionné l'avarie appartient aux tribunaux, dans ce cas comme dans tous les autres.

531. Nous avons dit que le vice propre de la chose pouvait être un motif d'excuse pour le voiturier, non-seulement pour le cas de simple avarie, mais encore pour celui de perte de la marchandise, ou de retard dans l'arrivée. Il est vrai que l'art. 103, Cod. comm., n'applique formellement la dispense de responsabilité qu'aux cas d'avarie; mais il est juste de l'appliquer également à ceux où le vice propre de la chose a été cause de la perte ou du retard, comme, par exemple, si le vice caché dont était atteinte une bête de somme chargée a entraîné sa mort pendant la route, ou a nécessité, de la part du voiturier, des soins qui ont amené un retard dans l'arrivée au lieu de destination.

---

(1) Les instructions de la régie des contributions indirectes peuvent servir de règle entre les compagnies de chemin de fer et ceux qui leur livrent des liquides pour être transportés. On y indique les déchets que passe le tribunal de commerce de la Seine pour chaque espèce de marchandise.

532. Le cas d'avarie se constate de la même manière que celui de force majeure (V. *suprà*, n°s 524 et suiv.).

§ III.—Prescription de l'action en responsabilité.

533. La responsabilité des voituriers et entrepreneurs de transports, pour faits de perte, d'avarie ou de retard dans l'arrivée des marchandises expédiées, cesse par la prescription. L'art. 108, Cod. comm., qui établit cette règle, est ainsi conçu : « Toutes actions contre le commissionnaire ou le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites, après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, et après un an, pour celles faites à l'étranger ; le tout à compter, pour les cas de perte, du jour où le transport des marchandises aurait dû être effectué, et pour les cas d'avarie, du jour où la remise des marchandises aura été faite, sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. »

Nous examinerons succinctement les divers cas auxquels cet article peut s'appliquer.

534. La prescription peut être invoquée, même quand la perte ou l'avarie n'ont pas été constatées. Il suffit qu'il n'y ait pas eu fraude ou dol de la part des compagnies (Cass. 8 mars 1819, J. P., 3e édit., à sa date).

535. Elle peut être invoquée par les compagnies commissionnaires, même lorsqu'elles ont confié les marchandises à un tiers qui ne les a pas remises.

536. Le commissionnaire ou voiturier ne peut in-

voquer la prescription, lorsqu'il est certain que les marchandises à lui confiées ne sont pas sorties de ses magasins, parce qu'il y a, dans ce cas, une négligence lourde qui peut être considérée comme une fraude ou une infidélité (V. Cass. 21 janv. 1839, J. P., t. 1er de 1839, p. 193).

537. La prescription est applicable, non-seulement au cas de perte ou d'avarie, mais encore au cas de retard dans l'arrivée des marchandises, soit parce qu'elles auraient reçu de fausses directions, soit parce qu'elles auraient été remises à une autre personne que le destinataire indiqué. Ces retards et le préjudice qui en résulte sont compris dans les termes génériques de *pertes* et *avaries* employés dans l'art. 108. (Cass. 18 juin 1838, J. P., t. 2 de 1838, p. 197. — *Contrà,* Paris, 30 sept. 1812, *ib.*, à sa date; — Montpellier, 27 août 1830, *ib.*, à sa date); — Nîmes, 20 fév. 1828, *ib.*, à sa date).

538. La prescription peut être invoquée par tous ceux qui ont été employés au transport, et les commissionnaires intermédiaires peuvent s'en prévaloir, lors même qu'elle aurait été interrompue contre le commissionnaire direct. Ainsi, et ce cas s'est souvent présenté, si l'expéditeur ou le destinataire forme, la veille du jour de l'expiration du délai de prescription, une demande en indemnité, pour pertes ou avaries, contre le commissionnaire direct qui s'est chargé du transport, celui-ci pourra appeler en garantie le commissionnaire intermédiaire; mais il devra le faire avant l'expiration des six mois, à partir de l'époque déterminée par l'art. 108 précité, faute de quoi l'action en recours ne serait plus recevable. Cette solution paraît

sévère ; car il peut se faire que le commissionnaire direct, défendeur à la demande principale, n'ait pas le temps de former dans ce délai sa demande en garantie ; aussi avait-elle été d'abord repoussée par la Cour de cassation (V. arrêt du 5 mai 1829, J. P., 3e édit. à sa date) ; mais elle a été admise par un arrêt de la même Cour, du 6 déc. 1830 (*ib.*, à sa date).

539. Il arrive souvent, ainsi que nous aurons occasion de l'expliquer ci-après (V. n° 545 et suiv.), que des marchandises restent dans les magasins des commissionnaires ou voituriers, soit par suite du refus des destinataires de les recevoir, soit parce qu'elles ne sont pas réclamées. Dans ce cas, les voituriers ou commissionnaires en sont garants comme dépositaires, et cette garantie ne se couvre pas par la prescription de six mois ; ils ne peuvent en être déchargés que par la livraison entre les mains du propriétaire, ou par la déclaration de la remise qu'ils sont tenus d'en faire à la régie de l'enregistrement, en exécution du décret du 13 août 1810.

540. D'après les dispositions de ce décret, applicables aux compagnies de chemins de fer comme à tous les entrepreneurs de transports, les ballots, caisses, malles et paquets qui ont été confiés à des entrepreneurs de transports par terre et par eau, lorsqu'ils n'ont pas été réclamés dans le délai de six mois, à compter de l'arrivée au lieu de destination, doivent être vendus aux enchères publiques, à la diligence de la régie de l'enregistrement, et après l'accomplissement des formalités suivantes (art. 1er).

A l'expiration du délai qui vient d'être fixé, les entrepreneurs de messageries et de roulage doivent

faire aux préposés de la régie de l'enregistrement la déclaration des objets qui se trouvent dans le cas de l'article précédent (art. 2).

Il est procédé par le juge de paix, en présence des préposés de la régie de l'enregistrement et des entrepreneurs de messageries ou de roulage, à l'ouverture et à l'inventaire des ballots, malles, caisses et paquets (art. 3).

Les préposés de la régie de l'enregistrement sont tenus de faire insérer dans les journaux, un mois avant la vente des objets non réclamés, une note indiquant le jour et l'heure fixés pour cette vente, et contenant, en outre, les détails propres à ménager aux propriétaires de ces objets la faculté de les reconnaître et de les réclamer (art. 4).

Il doit être fait un état séparé du produit de ces ventes, pour le cas où il surviendrait, dans un nouveau délai de deux ans, quelque réclamation susceptible d'être accueillie (art. 5).

Les préposés de la régie de l'enregistrement, et ceux de la régie des droits réunis sont autorisés, tant pour s'assurer de la sincérité des déclarations ci-dessus prescrites que pour y suppléer, à vérifier les registres qui doivent être tenus par les entrepreneurs de messageries ou de roulage (art. 6).

SECTION III. — Remise des marchandises. — Refus de les recevoir.

541. Nous avons dit (n° 476 et suiv.) que les compagnies de chemins de fer, soit qu'elles agissent comme simples voituriers, soit qu'elles agissent en

qualité de commissionnaires, étaient obligées de faire parvenir les marchandises à leur destination, à moins qu'elles n'en eussent été dispensées par l'expéditeur, ou qu'elles n'eussent reçu ordre de les consigner à l'extrémité de leur ligne, ou sur l'un des points de leur parcours, à un correspondant indiqué.

Cette obligation est une suite naturelle du mandat dont elles se sont chargées; elle résulte implicitement des art. 97, 99, 101 et 106 combinés du Code de commerce.

542. Il n'est pas de circonstance qui puisse dispenser les compagnies de cette obligation, ainsi que cela a été jugé par la Cour de cassation dans l'espèce suivante :

Un arrêt de la Cour royale de Limoges, du 30 novembre 1842, se fondant principalement sur les faits et circonstances de la cause, avait déchargé la veuve Barluet, commissionnaire, de la responsabilité vis-à-vis un sieur Thomas, expéditeur de marchandises que ladite veuve Barluet avait remises à un destinataire autre que celui indiqué.

Sur le pourvoi du sieur Thomas, cet arrêt fut cassé par les motifs suivants :

« Attendu, en droit, qu'aux termes de l'article 101, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ; — Qu'en exécution de ce contrat, le voiturier doit rendre les objets qui lui ont été confiés à celui de qui il les a reçus, ou à celui qui aurait été indiqué à sa place ; — Qu'au cas de refus ou de contestation pour leur réception, il est tenu de remplir les formalités prescri-

tes par l'article 106 du même Code, sans pouvoir se permettre de s'établir juge de la propriété et de livrer les objets transportés à un autre qu'il se serait cru fondé à considérer comme propriétaire;—Qu'une semblable erreur ne saurait l'affranchir de la responsabilité à laquelle il s'est soumis; — Attendu, en fait, qu'il est reconnu, par l'arrêt attaqué, que Thomas ayant sans doute conçu des craintes sur la solvabilité de Cherbonnier fils, adressa les marchandises qui lui avaient été vendues à son père, en les remettant avec une lettre de voiture à la veuve Barluet, commissionnaire; — Que celle-ci, à son tour, les livra à Michel, commissionnaire, et que ce dernier chargea le voiturier Fouquet d'en faire le transport à Blanzac, lieu du domicile de Cherbonnier père;—Que, sur le refus de Cherbonnier père de recevoir les marchandises, Fouquet les livra à Cherbonnier fils, qui les réclamait comme propriétaire, en représentant la facture qu'il tenait de la maison Thomas; —Attendu que, dans l'espèce, la Cour royale, en décidant que ce voiturier ou ces commissionnaires n'avaient encouru aucune responsabilité, et en fondant cette décision sur l'appréciation des faits en dehors du contrat formé par la lettre de voiture, a méconnu les caractères légaux de ce contrat, et par suite violé les articles précités, etc. (V. *Gazette des Tribunaux*, 16 avril 1846).

Par application du même principe, le tribunal de commerce de la Seine a décidé, par jugement du 3 septembre 1846 (V. *Journal le Droit* du 4), que l'entrepreneur de transports était responsable du changement de désignation de la marchandise opéré en

cours de route, et des conséquences du refus du destinataire par suite de ce changement.

543. L'arrêt précité de la Cour de cassation signale la circonstance que, dans l'espèce, il existait une lettre de voiture, faite dans les termes de l'art. 101 du Code de commerce. Mais il ne faudrait pas croire que la responsabilité viendrait à disparaître, parce qu'il n'y aurait point eu de lettre de voiture proprement dite, ainsi que cela arrive très fréquemment pour les expéditions par voie de chemins de fer (V. *suprà*, nos 460 et suiv.). En effet, la lettre de voiture, dans ce cas, est remplacée par un bulletin de chargement, indiquant le destinataire, et duquel résulte la preuve de l'obligation de la compagnie. Lors même qu'il n'y aurait pas de bulletin, l'obligation de rendre la marchandise serait, sans doute, plus difficile à prouver; mais elle existerait de même, en vertu du mandat verbal intervenu entre l'expéditeur et la compagnie au moment où celle-ci a reçu les marchandises à transporter.

544. Les compagnies sont responsables du défaut de remise ou de livraison des marchandises dans tous les cas, qu'il provienne, soit directement d'un fait imputable à leurs propres agents, soit indirectement du fait d'autres personnes placées en dehors de l'administration, et qu'elles auraient chargées du factage et du camionnage.

545. Il arrive souvent que des colis sont refusés par les destinataires, sous un prétexte ou sous un autre; mais le plus souvent comme étant avariés, ou comme n'étant pas conformes à la demande.

Dans ce cas, les compagnies de chemins de fer,

comme tous les entrepreneurs de transports, doivent faire vérifier et constater l'état des colis par experts nommés par le président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par ordonnance au pied d'une requête (C. comm., art. 106).

Le juge peut nommer, à son gré, un ou plusieurs experts qui doivent prêter serment devant lui, s'ils n'en sont pas dispensés par l'ordonnance qui les commet. Les experts dressent procès-verbal de leur opération, le déposent au greffe, et l'affirment au cas où ils ont été dispensés du serment préalable.

Ce procès-verbal ne peut être remplacé soit par des certificats, soit par des déclarations de témoins appelés à la réception (arrêt de la Cour de Bordeaux du 10 janvier 1826; J. P., 3e édit., à sa date).

546. Après l'accomplissement de ces formalités, la compagnie, en conservant en dépôt les objets refusés, doit aviser l'expéditeur du refus; la responsabilité ne cesse, pour elle, que lorsqu'elle a retourné les marchandises à l'expéditeur, ou qu'elle les a remises à des personnes ou à des voituriers qu'il a indiqués.

Si l'expéditeur ne répond pas dans un prompt délai, le dépôt ou séquestre, et, ensuite, le transport des colis dans un dépôt public, peuvent être ordonnés sur la demande du voiturier.

La vente peut en être également ordonnée en faveur du voiturier, jusqu'à concurrence du prix de la voiture.

SECTION IV. — Paiement du prix de transport, des frais de chargement et de déchargement, d'inscription, de magasinage, de factage et de camionnage.

547. Les compagnies qui ont transporté les objets ou marchandises à elles confiés, dans les délais et aux conditions convenues et prescrites par les cahiers de charges, ont droit au paiement du prix du transport, des frais de chargement et de déchargement, et, lorsqu'il y a lieu, des frais de magasinage, factage, camionnage, ainsi qu'au remboursement des avances pour droits de circulation, d'octroi et autres, qu'elles ont été obligées de faire pour que les colis pussent arriver à leur destination.

548. Pour le remboursement de tous ces frais, la loi leur a accordé un privilége sur le prix des objets transportés, et le droit de retenir les objets tant que le paiement n'a pas été effectué (Cod. comm., art. 106).

549. *Transport.*—Le prix du transport est réglé par la lettre de voiture, et, quand il n'y en a pas, par le tarif du cahier des charges.

550. *Chargement et déchargement.* — La perception des frais de chargement et de déchargement a pareillement été autorisée par tous les cahiers de charges; elle est fixée par un règlement annuel soumis à l'approbation de l'autorité supérieure, et qui doit être rendu public (V. *suprà*, n° 321).

Cette perception est donc tout à fait régulière et juste.

551. *Droit d'inscription.* — Plusieurs compagnies de chemins de fer se font encore payer un droit d'inscription des bagages et marchandises, qui a été fixé à dix centimes par chaque enregistrement.

Cette perception n'a pas reçu l'approbation du public, qui l'a toujours supportée avec répugnance.

On comprend, en effet, la nécessité de rétribuer un travail utile, ou un service rendu, mais on ne conçoit pas que cette rétribution soit exigée pour l'exécution d'une obligation imposée à la compagnie. Or toutes les entreprises de chemins de fer sont assujetties par leurs cahiers de charges à l'enregistrement des objets dont le transport leur est confié; c'est une obligation imposée par les art. 1785 du Code civil et 96 du Code de commerce.

552. *Magasinage.* — On nomme droit de magasinage ou d'entrepôt le loyer de l'emplacement occupé par les marchandises, la rétribution légitime accordée pour leur conservation et pour la garantie qu'elle entraîne.

Ce droit est dû toutes les fois que les marchandises séjournent dans les gares ou magasins des chemins de fer, soit avec le consentement du propriétaire, soit même sans son aveu.

Dans le premier cas, le dépôt est volontaire; dans le second, il est nécessaire : celui-ci a lieu toutes les fois que les marchandises ont été refusées pour un motif quelconque, ou lorsque le destinataire n'a pas été trouvé au domicile indiqué, ou dans toute autre circonstance semblable.

553. Dans l'un et l'autre cas, le dépositaire est tenu de veiller à la conservation de la chose et en de-

meure responsable, conformément aux dispositions des art. 1927, 1928, Cod. civ.; mais le principe de responsabilité doit être appliqué moins sévèrement lorsque le dépôt est forcé, que lorsqu'il est volontaire.

554. La perception du droit de magasinage ou d'entrepôt a été autorisée par tous les cahiers de charge; mais ce droit ne peut être arbitraire; chaque année il doit être fixé par un règlement approuvé par l'administration supérieure, et rendu public (V. *suprà*, n° 321).

555. Lorsque les marchandises ne restent que très peu de temps dans les gares où elles ont été adressées bureau restant, pour laisser au destinataire la faculté d'en faire lui-même le camionnage, il ne doit être perçu aucun droit. Pour que ce droit soit exigible, il faut qu'il y ait un séjour plus ou moins long, et non un dépôt temporaire de quelques heures.

556. *Factage et camionnage.* — On nomme factage et camionnage le transport des colis de toute nature du lieu de leur arrivée au domicile des destinataires, ou du domicile des expéditeurs au lieu du chargement.

Le mot *factage* s'applique en général aux paquets de mince volume, tels que les objets de messageries, qui peuvent se transporter à bras; celui de *camionnage* s'applique aux colis d'un volume et d'un poids plus forts, qui ne peuvent être transportés que par charettes, ou à l'aide d'un véhicule quelconque.

557. Les compagnies de chemins de fer n'étant déchargées des marchandises que par la remise qu'elles

en font aux destinataires, sont obligées de pourvoir elles-mêmes, et sous leur responsabilité, au factage et au camionnage. Elles ne sont dispensées de cette obligation que lorsque l'expéditeur a manifesté sa volonté à cet égard, soit par une déclaration expresse, soit en adressant ses colis à la gare d'arrivée, bureau restant (V. *suprà*, n° 476 et suiv.).

558. Dans ce dernier cas, il est libre au destinaire de les retirer et d'en faire lui-même le transport ou le camionnage; les compagnies alors sont déchargées, aussitôt que la remise en a été faite aux agents du destinataire.

559. Tous les préposés au factage et au camionnage doivent être choisis par les compagnies, parce qu'elles repondent de leurs faits, et que les pertes et avaries qui auraient lieu pendant le trajet de leurs magasins au domicile des destinataires resteraient à leur charge.

560. Cependant il arrive souvent qu'une compagnie cède à une ou plusieurs personnes le droit exclusif d'opérer le factage et le camionnage, en leur abandonnant la rétribution qui a été fixée pour cet objet, mais aussi à la charge, par ces préposés, de fournir le matériel nécessaire au service, et de rester garants des pertes et avaries.

Ce traité ne dispense pas la compagnie de la responsabilité envers les destinataires; les entrepreneurs qu'elle a choisis ne sont, à l'égard de ces derniers, que ses représentants, des gens à son service; mais elle a contre les entrepreneurs une action en recours pour raison des faits qui leur sont reprochables.

561. Les frais de factage et de camionnage sont

fixés à l'avance par un règlement qui est rendu public (V. *suprà*, 321) ; ils doivent être égaux pour tout le monde; et si la compagnie, par elle-même ou par ses préposés, faisait avec un expéditeur des arrangements particuliers, elle serait tenue de les consentir également à tous ceux qui en feraient la demande.

CHAPITRE IV.

DE LA POLICE DES CHEMINS DE FER.

---

562. Le mode de communication par la vapeur, qui se propage si rapidement en France depuis quelques années, appelait, de la part du législateur, des mesures nouvelles applicables à des besoins nouveaux.

563. Les voies publiques sont placées en France sous la protection de règles spéciales. A toutes les époques, on a compris que l'intérêt général de la circulation devait être défendu contre les entreprises de l'intérêt privé par des moyens de répression aussi prompts qu'efficaces. De là est né le régime de la grande voirie pour les grandes routes, pour les canaux et pour les rivières. Aucune atteinte ne peut être portée à ces parties du domaine public, sans qu'elle soit réprimée à l'instant même, et punie par des peines sévères.

564. Si les chemins de fer diffèrent des routes et

des voies navigables par le mode de locomotion, ils ont cependant la même destination publique; ils servent, comme les routes de terre et les voies navigables, au transport des personnes et des marchandises; et comme leur principal avantage réside dans la rapidité de locomotion et dans la régularité, et que les plus petites causes peuvent produire les plus fatales conséquences sur ces voies nouvelles, il est plus nécessaire encore de les protéger par une législation qui confère à l'autorité une action vive et rapide. C'est dans ce but qu'ont été rendus la loi sur la police des chemins de fer, du 15 juillet 1845, et le règlement d'administration publique destiné à la compléter. (V. à la fin de l'ouvrage, note 1re.)

L'analyse et l'examen des dispositions de ces deux monuments de législation feront l'objet spécial du présent chapitre, qui sera divisé en deux sections. Dans la première, nous exposerons les mesures relatives à la conservation des chemins de fer; dans la seconde, celles concernant la sûreté de la circulation sur ces sortes de voies.

SECTION Ire.—Des mesures relatives à la conservation des chemins de fer.

565. Les chemins de fer sont une partie essentielle de la grande voirie de France, aussi bien que les routes, les chemins de terre, les rivières et les canaux (Loi du 15 juillet 1845, art. 1er). C'est là un principe que la force seule des choses, même en l'absence d'une disposition spéciale, aurait fait adopter par la jurisprudence; aussi la commission de la Chambre

des Pairs avait regardé comme inutile d'en faire l'objet d'un texte positif; mais les conséquences qui découlent de ce principe sont si importantes, qu'après une longue et vive discussion, la Chambre crut devoir le placer au frontispice même de la loi, pour qu'il servît de point de départ et de base fondamentale à toutes ses autres prescriptions.

566. La disposition de l'article 1er s'applique à tous les chemins construits par l'Etat ou concédés par lui, même à perpétuité; car la concession perpétuelle de l'usage d'un chemin n'empêche pas l'Etat d'en être propriétaire, ne lui enlève pas le droit d'en soumettre l'exploitation à toutes les mesures que prescrit la sûreté publique.

567. Si un chemin de fer était établi par un particulier sur sa propriété, il ne serait pas soumis à la grande voirie; mais nous pensons avec M. Duvergier (*Collection des lois*, année 1845, p. 288, note 1re) que, si le public était admis à s'en servir, la police municipale pourrait intervenir et prescrire toutes les mesures de sûreté qu'elle croirait convenables. En effet, c'est un principe constant que, dès que la sûreté ou la salubrité publique peuvent être compromises par des travaux ou des constructions exécutés sur une propriété privée, l'autorité municipale a le droit de prescrire des précautions et de prendre des mesures de police.

568. Puisque les chemins de fer font partie de la grande voirie, ils doivent être considérés comme étant une dépendance du domaine public, et par conséquent imprescriptibles. (C. civ. art. 538 et 2226.) Cette règle s'applique aux terrains occupés

par les embarcaderes, les débarcaderes, les gares et stations, quoiqu'ils ne forment pas une partie de la voie ni des dépendances de cette voie, telle qu'elle est déterminée par les art. 5, 6, 7 et 8 de la loi. (V. *infrà* n°s 587 et suiv.).

569. Le principe ci-dessus entraîne une autre conséquence : c'est de rendre applicables à l'industrie nouvelle des chemins de fer la plupart des lois et règlements sur la grande voirie. Nous disons *la plupart* et non *tous*, parce que si les routes de terre et les voies de fer se ressemblent en ce qu'elles servent également au transport des voyageurs et des marchandises, elles diffèrent en beaucoup d'autres points, dans leur aspect, dans leur consistance, pour ainsi dire, et surtout dans la manière dont le public est admis à jouir et à profiter des unes et des autres. En effet, les routes de terre sont ouvertes sur tous les points au public, qui les parcourt à pied, à cheval, en voiture, comme il l'entend ; le riverain y descend de tous les points de sa propriété, et si c'est une maison qu'il possède sur ses bords, il a le droit d'ouvrir des portes, des fenêtres, et d'en jouir enfin comme d'une chose publique. Les chemins de fer, au contraire, quoique publics aussi, ont les apparences d'une propriété privée ; ils sont clos dans toute leur étendue, et si ceux qui les exploitent doivent y recevoir le public, ce n'est que d'une certaine manière, dans certains lieux, par des ouvertures spéciales, commises à la garde des employés de la compagnie. Les riverains ne sont pas plus favorisés que les autres individus. Loin de trouver dans les chemins de fer une facilité immédiate qui desserve leurs propriétés

ou accroisse leurs jouissances, ils rencontrent des obstacles et des barrières qui isolent les héritages et les divisent en parcelles qui communiquent plus ou moins difficilement entre elles. Ces différences devaient nécessairement amener des distinctions entre les divers règlements faits pour la grande voirie.

570. Les lois et règlements en matière de grande voirie que la loi de 1845 a déclarés applicables aux chemins de fer, sont ceux dont l'objet est spécifié dans les art. 2 et 3.

571. Ce sont d'abord ceux dont le but est d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux, les dépôts de terre et autres objets quelconques (*voy.* ordon. du 4 août 1731 ; arrêt du conseil du 16 décembre 1759 ; loi du 29 floréal an x ; décret du 16 déc. 1811, et loi du 12 mai 1825).

572. Ce sont, en outre, ceux qui imposent aux propriétés riveraines les servitudes relatives à l'alignement (*voy.* arrêt du conseil du 27 février 1765 ; loi du 7-14 septembre 1790, et du 16 septembre 1807) (1);

A l'écoulement des eaux (*voy.* ord. des 13 fév. et 22 juin 1751);

(1) M. Daru ayant fait remarquer à la Chambre des Pairs qu'il existait d'autres règlements que celui de 1765, et ayant cité ceux de 1604 et 1693, M. le sous-secrétaire d'Etat au département des travaux publics répondit qu'on n'en appliquerait qu'un. (Duvergier, *Coll. des Lois*, tome de 1845, p. 288.)

A l'occupation temporaire des terrains en cas de réparation (*voy.* L. 16 sept. 1807, art. 48 et suiv.);

A la distance à observer pour les plantations et à l'élagage des arbres plantés (*voy.* arrêt du conseil, 17 juin 1721, et 4 août 1781; L. 9 vent. an XIII; décr., 16 déc. 1811; L. 12 mai 1825).

573. Les termes restrictifs de ce paragraphe de l'art. 3 prouvent que le législateur n'a pas voulu rendre applicables aux riverains des chemins de fer toutes les dispositions des règlements relatives aux arbres plantés le long des grandes routes.

Ainsi il n'a pas voulu leur imposer la servitude d'essartement consacrée par l'art. 3, tit. 27, de l'ordonnance de 1669, ainsi conçu : « Tout propriétaire, quand il a des forêts bordant un grand chemin, est tenu de laisser soixante pieds de bois écarté entre la route et son bois. »

Il ne leur a point imposé non plus l'obligation de planter des arbres le long du chemin de fer, obligation résultant, pour les riverains des grandes routes, des art. 88, 91 et 92 du décret du 16 décembre 1811 (*voy.* discours de présentation du projet de loi amendé à la Chambre des pairs le 13 février 1845, *Moniteur* du 15, p. 334); seulement il leur a enjoint, quand ils en planteraient, d'observer la distance prescrite par les règlements. Cette restriction n'avait pas été faite par la Chambre des pairs, mais elle fut proposée par la commission de la Chambre des députés, qui l'adopta.

574. Sont encore applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui

concernent le droit d'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics, droit qui peut être exercé par les compagnies concessionnaires pour la confection et l'entretien des chemins de fer (loi, 15 juillet 1845, art. 3, § 7; *voy.* en outre, arrêts du conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780; LL. 28 septembre 1791, tit. 1er, sect. 6, art. 1er, 16 septembre 1807, 28 pluviôse an VIII, art. 4; C. forest., art. 145).

On doit enfin appliquer à ces propriétés les servitudes qui concernent le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet (L. 15 juillet 1845, art. 3, § 8; *voy.* encore arrêts du conseil des 14 mars 1741, 7 septembre 1755, 5 avril 1772; loi du 21 avril 1810; décrets des 3 janvier, 22 mars et 11 juillet 1813; ord. du 21 octobre 1814).

575. L'art. 29 du décret du 22 mars 1813 portant : « les cavages de toute espèce ne pourront être poussés qu'à la distance de dix mètres des deux côtés des chemins à voiture, de quelque classe qu'ils soient, des édifices et constructions quelconques, plus un mètre par mètre d'épaisseur des terres » est nécessairement compris dans le nombre des dispositions qui ont été déclarées applicables aux chemins de fer par la loi nouvelle. En vain, opposerait-on la disposition de l'art. 6 de cette loi, et prétendrait-on qu'elle fait double emploi avec l'art. 29 du décret; car, cette disposition n'a pas pour but de régler la distance que les riverains des chemins de fer doivent observer pour tous les cas où ils veulent pratiquer des excavations, mais uniquement pour celui où le che-

min de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel; en sorte que, lorsque le chemin est de niveau avec le sol, ce n'est plus cet article, mais bien l'art. 29 du décret de 1813 qui doit être appliqué; et, par conséquent, c'est la distance de dix mètres, et non pas seulement la distance égale à la hauteur verticale du remblai, qu'il faut observer dans ce cas. M. Duvergier (*Coll. des Lois*, an. 1845, p. 289, note 1re) embrasse cette opinion, que justifie, au surplus, la discussion à la Chambre des pairs. En effet, l'art. 6 du projet, après avoir défendu les excavations, ajoutait : « Sans préjudice d'ailleurs de l'application des lois et règlements sur les mines, minières et carrières. » Mais M. le ministre des travaux publics demanda la suppression de ce passage, sur le motif que l'application de ces lois se trouvait réservée dans l'art. 1er (maintenant l'art. 2), et qu'il était bien entendu que les règlements sur les carrières et les mines devaient être appliqués concurremment avec ledit article 6.

576. Les art. 2 et 3 de la loi nouvelle qui, comme on vient de le voir, imposent les servitudes onéreuses aux propriétés riveraines, sont applicables aux chemins de fer qui se trouvaient construits au moment de sa promulgation, aussi bien qu'à ceux qui l'ont été ou qui le seront depuis. En effet, dit M. Duvergier, *loc. cit.*, note 2, les lois de police sont immédiatement applicables. Ce n'est qu'à cette condition qu'elles peuvent atteindre leur but; c'est souvent en vue d'un état de choses existant, et qui ne doit pas continuer à subsister, qu'elles sont rendues; il faut donc étendre leur effet sur le passé comme sur l'a-

venir. Or la loi actuelle est, comme l'indique son titre, et comme cela est incontestable d'après la nature de ses dispositions, une loi de police. Au surplus, la question a été soulevée dans la Chambre des pairs sur l'art. 4, et elle a reçu la solution que nous venons d'indiquer.

577. Presque tous les cahiers de charges imposent aux concessionnaires l'obligation de clore les chemins de fer des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie (V. *suprà*, n° 291). Un chemin de fer, en effet, n'est pas une route ordinaire ; l'accès ne peut en être permis qu'aux lieux de stationnement ; sur tous les autres points, il doit être sévèrement interdit. La précaution d'une clôture continue peut prévenir une foule d'accidents. L'importance de cette mesure a paru si grande, qu'on a cru utile de lui donner le caractère d'un commandement législatif (*V.* Loi précitée du 15 juillet 1845, art. 4).

578. Les cahiers de charges des concessions faites jusqu'à l'époque de la promulgation de la loi du 15 juillet 1845 indiquaient comme modes facultatifs de clôture, les murs, les haies, les poteaux avec lisses, les barrières ou fossés, et le projet du gouvernement reproduisait cette disposition. Mais la commission de la Chambre des députés pensa que la loi ne devait pas déterminer les différents modes de clôture ; qu'il fallait laisser ce soin à l'*administration*, parce que le mode de clôture doit nécessairement varier selon les terrains que traversent les chemins de fer, et selon les situations diverses dans lesquelles ils se trouvent. Cette opinion, malgré une vive résistance, finit par prévaloir ; de sorte que, d'après la loi préci-

tée du 15 juillet, ce sera ou une ordonnance royale, ou une décision ministérielle, ou un règlement général des ponts et chaussées, ou enfin des arrêtés préfectoraux soumis ou non à l'approbation du ministre, qui détermineront le mode de clôture pour chaque ligne concédée à l'avenir (Gand, *Traité de la Police des chemins de fer*, p. 127, *in fine*).

579. L'art. 4 assujettit à l'obligation de la clôture même les compagnies de chemins de fer qui n'y étaient pas soumises par leur cahier des charges. C'est une conséquence du principe proclamé plus haut, que les lois de police frappent les citoyens au moment même où elles sont promulguées. La sécurité publique est un motif qui doit faire fléchir toutes les autres considérations.

580. Cette obligation est tellement impérieuse, que l'administration ne pourrait, par une déclaration directe, ou par un moyen indirect quelconque, en exonérer une compagnie, sans commettre une illégalité flagrante.

581. Mais, d'un autre côté, comme la loi n'autorise le gouvernement qu'à déterminer l'époque à laquelle devra être exécutée la clôture (V. *infrà*, n° 583), il excéderait la limite de l'attribution qui lui est faite, s'il se permettait de décider à la charge de qui doit être la clôture. C'est là une question dont la solution appartient aux seuls tribunaux administratifs (V. *infrà*, n° 750).

582. Les compagnies qui, dans le principe, n'étaient pas soumises à l'obligation d'une clôture, ne seraient pas fondées à demander une indemnité pour les frais causés par la clôture qui leur serait imposée plus

tard en vertu de la loi nouvelle. M. de Boissy, à la Chambre des pairs, ayant soulevé la question, M. le ministre des travaux publics la résolut affirmativement en ces termes : « Toutes les servitudes imposées à la propriété dans un intérêt général, dit-il, et il n'y a pas d'intérêt plus général que la sécurité publique, ne peuvent donner lieu à une indemnité. La nécessité de se clore, imposée dans l'intérêt de la sûreté de la circulation, est évidemment dans cette catégorie, et l'indemnité n'est pas due. » On comprend, d'ailleurs, que si une indemnité était due à une compagnie, à raison de l'obligation que lui impose la loi nouvelle de se clore, on devrait en accorder également à tous les individus auxquels cette même loi impose des servitudes auxquelles ils n'étaient pas naturellement assujettis : or c'est ce qu'aucun orateur n'a osé prétendre lors de la discussion.

583. Cependant il aurait été trop rigoureux d'imposer, immédiatement après la promulgation de la loi, et quelle que fût la difficulté de son exécution, la clôture à toutes les compagnies de chemins de fer qui n'étaient pas soumises à cette obligation par leurs cahiers de charges. C'est pourquoi l'art. 4 a laissé au gouvernement le pouvoir de régler l'époque à laquelle la clôture, dans ce cas, devra être effectuée.

584. Si une compagnie assujettie à la clôture avait adopté l'un des modes autorisés par son cahier des charges, et si, plus tard, le mode adopté ne paraissait pas suffisant pour la sécurité publique, l'administration pourrait, en vertu de la loi nouvelle, exiger qu'il fût remplacé par un autre, et sans indemnité. Cette charge n'est pas plus lourde que celle qui

est imposée à une compagnie de clore le chemin, alors qu'elle n'y était pas obligée par son traité; et puisque la loi nouvelle autorise le gouvernement à imposer l'une, dans l'intérêt de la sécurité publique, nous ne comprendrions pas qu'il lui eût refusé le droit d'imposer l'autre dans le même but.

585. Le § 4 de l'article précité reproduit une disposition qui se trouve également écrite dans presque tous les cahiers de charges; c'est celle qui ordonne d'établir et de tenir fermées des barrières partout où les chemins de fer croisent de niveau les routes de terre, conformément aux règlements pris à cet égard par l'autorité publique. (V. *suprà*, n°s 261 et 266.)

586. L'art. 4 serait applicable quand même le chemin de terre ne serait pas au niveau de la surface de la voie de fer, si, par sa construction ou en raison de la disposition des lieux, il n'avait pas été établi de viaduc sous ou sur ladite voie pour former un passage à la route de terre. (Gand, *loc. cit.*, p. 132.)

587. Il ne suffisait pas, pour la conservation des voies de fer, d'ordonner qu'elles seraient entourées des deux côtés d'une clôture continue; la loi nouvelle a prononcé, dans le même but, plusieurs sortes d'interdictions, tantôt absolues, tantôt relatives, que nous allons successivement expliquer.

La première concerne les constructions que les riverains voudraient établir ou élever le long des chemins de fer. L'art. 5, § 1er, porte à cet égard : « A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer. »

588. Cette disposition donne lieu à plusieurs observations.

On voit, par les termes dans lesquels elle est conçue, qu'elle n'atteint point les constructions qui existaient au moment de la promulgation de la loi; cette interprétation se justifie non-seulement par les mots, *à l'avenir*, qu'elle contient, mais, en outre, par le dernier paragraphe du même article 5, qui règle spécialement le sort des constructions alors existantes.

589. Les murs de clôture peuvent être établis dans une distance de deux mètres, et, par conséquent, sur la ligne même qui sépare le chemin de fer de la propriété riveraine. M. le comte Cholet, à la Chambre des pairs, avait demandé expressément que les murs de clôture, comme toutes autres constructions, fussent placés à deux mètres de distance. Il faisait remarquer qu'il n'y aurait pas de danger dans les cas ordinaires; mais que si le chemin était de niveau ou en tranchée d'une certaine profondeur, et qu'on vînt construire un mur à la limite extrême dans un terrain ayant peu de consistance, des éboulements pourraient avoir lieu sur le chemin.

M. Le sous-secrétaire d'Etat au département des travaux publics, appelé à s'expliquer sur cette difficulté, répondit que, lorsque le chemin serait en déblai profond, le riverain n'irait certainement pas établir son mur de clôture à l'aplomb de l'arête supérieure du talus; qu'il le reporterait en arrière à une distance convenable. Ajoutons, avec M. Duvergier, que l'administration aurait toujours la faculté, en vertu de l'art. 10 de la loi (V. *infrà*, n° 609), d'expro-

prier, pour cause d'utilité publique, le riverain qui ferait son mur de clôture dans une position présentant des dangers ou des inconvénients.

590. Il nous paraît résulter clairement de l'observation faite par M. le comte Cholet et de la réponse de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, que le propriétaire limitrophe du chemin de fer, qui voudra construire un mur de clôture, ne sera pas soumis à l'obligation préalable, imposée par la servitude d'alignement, d'obtenir la permission de construire le long et joignant la voie. (*contrà*, Gand, *loc. cit.*, p. 137.)

591. Les termes de la disposition défendant absolument d'établir des constructions dans la distance de deux mètres, il ne serait pas possible que l'administration accordât la faculté de faire ce que la loi prohibe. Cela est si vrai, qu'une disposition qui existait dans le projet, et qui avait précisément pour but d'accorder à l'administration la faculté d'autoriser les constructions dans la distance de deux mètres, fut supprimée par la commission, et définitivement rejetée par la Chambre des pairs.

592. La prohibition de bâtir, dans la distance de deux mètres, peut, dans certains cas, être très onéreuse pour le propriétaire riverain; dans les villes surtout, elle équivaut presqu'à une dépossession : on ne peut, en effet, guère utiliser un terrain d'une petite contenance ainsi situé, qu'en y élevant des constructions. Cette considération parut tellement grave à M. Bethmont, qu'il crut devoir proposer un amendement ayant pour but d'accorder une indemnité aux propriétaires riverains qui, lors de l'établis-

sement d'un ancien chemin de fer, n'avaient pu prévoir cette servitude que la loi nouvelle venait leur imposer; mais on répondit que la servitude en question ne constituait point une expropriation, et que l'expropriation, seule, donnait ouverture à une indemnité; que c'était par suite de ce principe qu'on n'avait point accordé d'indemnité pour les servitudes établies par les art. 1, 2 et 3 de la loi, lesquelles, cependant, pouvaient être quelquefois tout aussi onéreuses que celle consacrée par le § 1er de l'art. 5. Ces observations amenèrent le rejet de l'amendement.

593. Comment doit se mesurer la distance des deux mètres en deçà desquels il est défendu d'élever des constructions?

Une première rédaction portait « : La limite du franc-bord sera déterminée au moyen de la clôture prescrite par l'article précédent. » Mais M. le rapporteur de la commission de la Chambre des députés fit observer, qu'à part la difficulté qu'il pourrait y avoir à définir ce qu'il fallait entendre par le franc-bord d'un chemin de fer, il n'y avait pas possibilité d'accepter, comme limite de ce franc-bord, une clôture dont la situation n'avait rien de précis, de déterminé, et qui, dans la réalité des faits, s'éloignait ou s'approchait, selon les exigences, les influences et les besoins auxquels on avait pu se trouver plus ou moins subordonné dans l'acquisition des terrains. En conséquence, M. le rapporteur, au nom de la commission, proposa un amendement qui, sauf quelques légères modifications dans la rédaction, est devenu le § 2 actuel de l'article 5, d'après lequel cette distance doit être mesurée, soit de l'arête su-

périeure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin. Cette limite, en effet, est déterminée par la force même des choses; car la hauteur du remblai et la profondeur du déblai sont subordonnées au niveau du chemin et à la nature des terrains qu'il traverse, et les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux occupent, par rapport au chemin, une situation assez uniforme et régulière.

Lorsque, par suite d'une disposition tout exceptionnelle du terrain, il n'y a ni remblai, ni déblai, ni fossés, la limite légale doit être une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres des rails extérieurs de la voie de fer. Ce point de départ est encore invariable.

594. Si un chemin destiné à avoir deux voies n'en a qu'une provisoirement, la distance devra être mesurée d'une ligne tracée à un mètre cinquante centimètres de distance, à partir du point où devront être placés les rails extérieurs de la seconde voie.

595. Après avoir interdit, pour l'avenir, d'élever des constructions dans la distance de deux mètres, l'art. 5 de la loi règle le sort des constructions existantes à l'époque de sa promulgation, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, en déclarant qu'elles pourront être *entretenues* dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

596. Que faut-il entendre par cette expression *entretenue?* cela est d'autant plus difficile à dire que les deux Chambres qui ont successivement voté le paragraphe qui la contient, l'ont entendue dans un sens tout à fait différent. On sera convaincu de la

vérité de cette assertion en suivant les diverses phases de la discussion à laquelle ce paragraphe a donné lieu.

Nous ferons remarquer d'abord qu'il n'existait pas dans le projet tel qu'il est sorti de la première discussion à la Chambre des pairs, et, dès lors, les constructions existantes se trouvaient, sans aucune exception, soumises à toutes les règles sur l'alignement.

La commission de la Chambre des députés pensa qu'il ne fallait pas aller jusque-là. Elle proposa un amendement, d'après lequel les constructions existantes pourraient être entretenues dans l'état où elles se trouveraient au moment de la promulgation de la loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer. M. le rapporteur justifiait cette exception par des exemples puisés dans l'ordonnance de 1713, la loi des 8-10 juillet 1791, le décret du 9 décembre 1811, et surtout dans la loi du 17 juillet 1819, concernant les servitudes militaires, dont les prohibitions ne sont point applicables aux bâtiments dont l'existence était antérieure à sa promulgation, *lesquels*, porte l'art. 4, *pourront être entretenus dans leur état actuel.*

La Chambre des députés alla plus loin que sa commission : au droit d'*entretenir*, elle ajouta le droit de *réparer* et même de *reconstruire*.

Lorsque la loi revint à la Chambre des pairs, M. Persil, rapporteur, combattit cette rédaction, et proposa une disposition semblable à celle qui avait été adoptée lors de la première discussion, et qui assujettissait purement et simplement les

constructions existantes aux prescriptions de la loi du 16 septembre 1807 sur les alignements. La Chambre vota dans ce sens.

La commission de la Chambre des députés ne crut pas devoir céder devant ce vote de la Chambre des pairs ; mais elle ne crut pas devoir non plus reproduire la disposition première qui avait été adoptée par la Chambre des députés, et d'après laquelle les constructions existantes auraient pu être, non-seulement *entretenues* dans l'état où elles étaient, mais même *reconstruites*.

M. le rapporteur détermina de la manière la plus précise la portée de la première de ces deux expressions ; ce fut à l'occasion d'une interpellation de M. Taillandier, qui demandait s'il fallait entendre par le mot *entretenues* des travaux confortatifs, et qui pensait qu'il fallait, dans le cas de l'affirmative, dire : *entretenues* et *réparées*.

« La réponse est facile, dit M. le rapporteur ; c'est l'ordonnance du 1er août 1821 qui s'est chargée de la faire, et la jurisprudence qui applique la loi de 1819 et l'ordonnance de 1821, n'a rencontré aucun obstacle. — C'est que les constructions existantes peuvent être entretenues, réparées ; que les travaux confortatifs sont autorisés ; que les constructions partielles même sont permises, à la charge toutefois de ne point augmenter l'importance de ces constructions. Ainsi, que l'honorable préopinant se rassure, s'il ne veut que laisser aux propriétaires la faculté d'entretenir aussi longtemps que cela est raisonnablement possible les bâtiments qu'ils possèdent dans la zone, il peut voter notre article ; c'est là ce que

nous avons voulu, rien de plus, rien de moins. L'expression que nous avons empruntée à la loi de 1819, que l'ordonnance de 1821 a expliquée comme je viens de le dire, et que le gouvernement entend comme nous, cette expression suffit ; mais si, au contraire, l'honorable préopinant désire plus que cela, alors nous serons obligés de le combattre. Aller au delà, ce serait, comme nous l'avons dit, vouloir créer un privilége, et je ne pense pas que ce soit son intention. »

M. Taillandier n'insista pas davantage, et l'article fut voté avec l'interprétation que venaient de lui donner les explications de M. le rapporteur.

La Chambre des pairs, de nouveau saisie de la question, adopta cette rédaction ; mais la commission exprima, par l'organe de M. Persil, une opinion d'après laquelle le mot *entretenues* était exclusif du droit de faire des réparations *réconfortatives*. En effet, M. Persil, après avoir déclaré que M. le rapporteur à la Chambre des députés, en avançant que dans le mot *entretenir*, dont se servait l'article, se trouvait le mot *réparer*, avait sans doute énoncé plutôt son opinion personnelle que celle de la commission, ajouta : « La commission persistant dans les principes qu'elle avait manifestés, trouva que le mot *entretenir*, dont se servait l'article, sans être suivi des mots *réparer* et *reconstruire*, rendait parfaitement sa pensée. Suivant elle, le propriétaire de constructions pourrait faire des réparations d'entretien, mais non réparer d'une manière générale, c'est-à-dire, faire des travaux réconfortatifs, ni reconstruire ; mais comme c'était le texte de l'art. 5 qui vous était sou-

mis, et non les opinions ou les interprétations du rapport avec les simples observations que je viens d'émettre en ce moment, la commission vous propose d'adopter l'article. » Sur ces explications, l'article fut voté par la Chambre des Pairs.

Comme on le voit, il résulte bien évidemment de cette discussion, ainsi que nous le disions en commençant, que les deux Chambres ont voté la loi, chacune en lui attribuant une portée différente.

En cet état, nous pensons avec M. Duvergier que les tribunaux administratifs, lorsqu'ils auront à juger si des travaux réconfortatifs sont licites, devront attribuer à l'expression *entretenue* la signification qui lui a été donnée par la Chambre des Députés. « En effet, dit le savant jurisconsulte, tout ce qui s'est passé depuis le vote de cette Chambre n'a pu changer la signification donnée à l'article par ceux qui en ont été les rédacteurs. La Chambre des Pairs et son honorable rapporteur ont bien pu dire et penser qu'il ne fallait pas laisser aux propriétaires le droit de faire des travaux réconfortatifs, mais ils n'ont pu ôter à l'expression employée précisément pour leur donner ce droit, son sens et sa valeur.... » (*Collect. des Lois*, année 1845, p. 300.)

597. Le propriétaire, dans toute l'étendue de la zone de deux mètres fixée par l'art. 5, est soumis à la servitude; mais au delà de la zone, il est parfaitement libre. Le texte et l'esprit de la disposition ne laissent aucun doute à cet égard. Il en résulte que le propriétaire d'une maison dont une partie se trouverait dans la zone des deux mètres, mais dont l'autre se trouverait au delà, pourrait, non-seulement entre-

tenir et réparer celle-ci, mais même la reconstruire. En effet, celui qui n'a aucun édifice sur le bord d'un chemin de fer peut, en se reculant à deux mètres du chemin, élever des constructions de toutes les dimensions, de toutes les formes, de toutes les hauteurs; cela est incontestable; on ne concevrait point, d'après cela, que celui qui aurait déjà des constructions ne pût pas les modifier, les augmenter, les arranger à sa guise, toujours en dehors des deux mètres. (Duvergier, *loc. cit.*, p. 301.)

598. L'exception contenue dans le § 3 de l'art. 5, en ce qui concerne les constructions existantes lors de la promulgation de la loi ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, ne s'applique point aux maisons ou constructions couvertes en chaume, dont le sort est spécialement réglé par l'art. 7, qui ne contient pas une exception analogue à celle du § 3 de l'art. 5. En conséquence, l'administration peut toujours, par simple mesure de police, soit générale, soit municipale, ordonner la démolition ou empêcher l'établissement de ces sortes de construction. Cela résulte formellement des explications qui furent données par M. le rapporteur à la Chambre des députés, à propos de la discussion de l'art. 5 de la loi. (V. *infrà*, n° 603.)

599. Le droit de réparer, d'entretenir les constructions existantes dans *l'état* où elles se trouveraient à l'époque de la promulgation de la loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, devait entraîner nécessairement l'obligation de constater officiellement cet état, et pour cela de lever les plans de toutes les propriétés bâties qui seraient

dans la zone de la servitude, d'en rédiger un état descriptif et détaillé; autrement, sous prétexte d'entretenir dans leur état actuel les constructions existantes, on aurait pu en augmenter l'importance, et ajouter ainsi aux causes de danger qu'on voulait prévenir. Il était donc nécessaire que la loi contînt quelques prescriptions à ce sujet, ou du moins qu'elle s'en référât au gouvernement et lui déléguât ce pouvoir. De là, la disposition du 4e paragraphe de l'art. 5 de la loi, portant qu'un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état des constructions existantes, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

600. Nous avons vu, *suprà*, n° 574, que les propriétaires riverains des chemins de fer étaient, dans les cas ordinaires, assujettis aux servitudes imposées par les lois et règlements concernant les mines, minières, etc.; — mais l'art. 6 de la loi nouvelle règle ces servitudes pour le cas particulier où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel. Dans ce cas spécial, ce n'est plus la distance de dix mètres que les riverains sont tenus d'observer pour les excavations qu'ils voudraient pratiquer; il suffit que la zone soit d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus; et encore cette interdiction n'est pas absolue, et peut être levée par l'administration, qui ne doit cependant l'accorder qu'après que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer auront été entendus, ou dûment appelés. (*Ib.*, § dernier.)

601. L'article 6 ne désignant pas l'autorité chargée d'accorder l'autorisation, nous pensons que la demande doit être adressée au préfet, qui représente l'administration dans le département (Gand, n° 97).

602. Pour l'exécution de la règle prescrite par ce §, l'impétrant devra notifier par huissier aux concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer la demande qu'il aura adressée au préfet, avec sommation de fournir à ce magistrat leurs moyens et observations contre l'admission de cette demande.

603. Les chemins de fer desservis par des machines locomotives à feu qui, dans leur rapide mouvement, projettent des matières enflammées, peuvent devenir une cause d'incendie pour les propriétés riveraines; et, à son tour, l'incendie de ces propriétés pourrait causer au chemin de fer de très grands dommages, surtout s'il avait lieu dans le voisinage des stations. Il était donc utile de reporter au delà d'une certaine zone les constructions recouvertes en chaume, les meules de grains et les dépôts de matières combustibles. C'est ce qu'ordonne l'art. 7 de la loi, qui fixe à vingt mètres de la limite du chemin l'étendue de la zone. Il faut observer que la prohibition étant restreinte à ceux des chemins qui sont desservis par des machines à feu, elle ne pourrait être appliquée aux voies pour l'exploitation desquelles on emploierait un autre moteur, par exemple, à celles sur lesquelles la vapeur serait remplacée par l'air comprimé ou à celles sur lesquelles la traction s'opérerait à l'aide de chevaux.

604. La prohibition d'établir des dépôts de ma-

tières combustibles à une distance moindre de vingt mètres, ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson. (Même article, § 2.)

605. Quant aux matières non combustibles, le dépôt qui en serait fait dans le voisinage du chemin de fer pourrait avoir des conséquences d'un autre genre. S'il s'agit de pierres, par exemple, elles peuvent rouler et venir encombrer la voie. C'est pourquoi l'art. 8 défend d'établir des dépôts de ces sortes de matières dans une distance de moins de cinq mètres du chemin de fer, à moins d'une autorisation préalable du préfet, laquelle est, au surplus, toujours révocable.

606. Cependant cette autorisation n'a pas été jugée nécessaire dans deux circonstances particulières : 1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin; 2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres. (Même article.)

607. Les distances dont les art. 5, 6, 7 et 8 de la loi prescrivent l'observation n'ont été déterminées que dans un but de sûreté publique et afin d'assurer la conservation des voies de fer. Lors donc que ces deux grands intérêts n'en doivent recevoir aucune atteinte et que la disposition des lieux ne n'y oppose pas, il doit être permis de les diminuer. L'article 9 accorde ce pouvoir à l'administration, qui ne peut toutefois l'exercer qu'en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes, mais sans délibération du conseil

d'Etat; car cet article ne dit pas, comme l'art. 21, que ces ordonnances devront être en forme de règlements d'administration publique. (V. *infrà*, n° 725 et suiv.)

608. Bien que l'art. 9, à la différence de l'art. 8, n'accorde pas expressément à l'administration le droit de révoquer son autorisation, nous pensons que ce droit lui appartient et qu'elle pourra l'exercer, si, plus tard, la sûreté publique ou la conservation du chemin rendent la révocation nécessaire. (Gand, n° 108.)

609. Toutes les dispositions précédentes qui prononcent des interdictions pour l'avenir, ne peuvent pas s'appliquer aux faits qu'elles ont pour but d'empêcher et qui seraient déjà consommés. Ainsi, par exemple, un chemin de fer, dans la direction qui lui est assignée, vient passer près d'un bâtiment qui existe déjà, et qui se trouve à moins de deux mètres de l'une des lignes indiquées par le § 2 de l'art. 5; si le bâtiment ne tombe pas de vétusté, et si cependant la sûreté publique en commande la démolition ou le déplacement, il ne serait pas juste d'exiger gratuitement ce sacrifice; il suffit que l'administration ait le droit de l'imposer, moyennant indemnité. C'est à ce cas et autres analogues que l'art. 10 de la loi a pourvu; il est ainsi conçu :

« Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux, combustibles ou autres,

existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer. L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres 4 et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807 ;

Cet article est susceptible de plusieurs observations.

610. Les constructions, plantations, excavations dont il autorise la suppression, sont celles qui existaient dans les zones spécifiées dans les art. 5, 6, 7 et 8 de la loi au moment de sa promulgation, ou qui existeraient à l'avenir, lors de l'établissement d'un chemin de fer. Dès lors, celles qui seraient situées en dehors de ces zones ne pourraient être frappées par la mesure autorisée par l'art. 10. Quant aux constructions, etc., qui auraient été établies depuis la promulgation de la loi ou depuis l'établissement du chemin de fer, dans la limite des zones indiquées, la suppression qui en serait ordonnée ne donnerait droit à aucune indemnité, par la raison que les constructions constitueraient une violation des prohibitions portées par les art. 5, 6, 7 et 8 précités.

611. Pour que la suppression puisse être ordonnée, il faut qu'elle soit commandée par un motif de sûreté publique, ou par l'intérêt de la conservation du chemin. A défaut de l'une ou de l'autre de ces deux circonstances, le propriétaire aurait droit de se pourvoir, pour empêcher l'exécution de la mesure, devant l'autorité qui l'aurait ordonnée, ou devant l'autorité supérieure, mais seulement par voie gra-

cieuse, attendu qu'il ne s'agirait pas, dans ce cas, d'un excès de pouvoir, mais seulement d'une mauvaise appréciation que l'administration aurait faite de l'état des choses (V. *infrà*, nº 751 et suiv.).

Le propriétaire pourrait, au contraire, par voie contentieuse, se pourvoir d'abord devant le ministre, et, en second ressort, devant le conseil d'Etat, si les constructions, etc., dont la suppression serait ordonnée se trouvaient situées au delà des zones déterminées par les articles précités de la loi, parce que, dans ce cas, il y aurait eu de la part de l'autorité violation d'une disposition de loi. (*Ibid.*)

612. L'article 10 attribue à l'administration le droit de faire supprimer les constructions sans l'astreindre, pour l'exercice de ce droit, à l'accomplissement des formalités prescrites par la loi de 1841, touchant la nécessité d'une enquête et d'une déclaration d'utilité publique préalables. L'article n'oblige de recourir à cette loi que pour le règlement des indemnités; c'est ce qui résulte formellement de la réponse que fit M. le rapporteur de la commission à la Chambre des députés à une observation de M. Durand de Romorantin, dans la séance du 1er février 1845 (*Moniteur* du 2, p. 227, 3e col.). « Il faut admettre pour certain, disait M. Chasseloup-Laubat, que l'administration, quel que soit l'objet dont elle poursuive l'expropriation, en vertu de l'article 10, ne sera jamais tenue, pour parvenir à cette suppression, d'observer les dispositions de la loi de 1841; qu'il n'y aura nécessité pour elle de recourir à cette loi que pour se conformer aux règles établies sur le mode amiable ou judiciaire de la fixa-

tion des indemnités dues aux propriétaires des constructions supprimées. » Et en effet, la déclaration d'utilité publique, pour ce qui concerne du moins les constructions, résulte suffisamment de la prohibition générale portée par l'article 5 de la loi.

613. Les formalités et conditions pour arriver à la suppression des constructions, etc., ne sont pas imposées par l'article dans tous les cas ; il en a excepté ceux d'urgence qui sont prévus par la loi des 16, 24 août 1790, laquelle confie à la vigilance et à l'autorité des corps municipaux, entre autres objets de police, tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, le nettoiement, l'enlèvement des encombrements, la *démolition* ou la *réparation* des bâtiments menaçant ruine, etc. (tit. XI, art. 3). Dans ces cas, ainsi que le disait M. le ministre des travaux publics à la Chambre des pairs, la nécessité d'une indemnité préalable ne serait pas admissible; la sûreté publique doit passer avant tout autre intérêt ; elle ne supporte pas les lenteurs d'une expropriation devant quelque jury que ce puisse être.

614. C'est à l'*administration* qu'appartient le droit d'ordonner la suppression des constructions, etc. Que faut-il entendre par cette expression générale? Nous pensons, avec M. Gand (p. 195), qu'elle s'applique à l'autorité départementale, sauf au préfet à soumettre au ministre son arrêté, qui, néanmoins, sera provisoirement exécutoire. En effet, l'art. 1er de la loi du 15 juillet a déclaré que les chemins de fer faisaient partie de la grande voirie, dont la police en général appartient aux préfets ; et si le législateur,

dans l'art. 10, avait eu en vue l'administration supérieure et les arrêtés ministériels ou ordonnances royales qui peuvent émaner d'elle seule, elle l'aurait dit formellement, comme elle l'a fait, par exemple, dans le cas de l'art. 21.

615. L'art. 10 veut que la suppression des constructions, plantations, excavations, etc., ne puisse avoir lieu que moyennant indemnité; mais elle n'ajoute pas que l'indemnité devra être préalable, parce que, d'après le paragraphe dernier du même article, l'indemnité, pour tous les cas où il ne s'agit pas de construction, doit être réglée par les conseils de préfecture, conformément à la loi du 16 septembre 1807, et qu'il est de principe que ces sortes d'indemnités n'ayant pour cause qu'un simple dommage et non une dépossession, ne soient jamais accordées qu'après la constatation du fait préjudiciable.

Il en est autrement dans le cas de suppression de constructions. Par cela seul que la loi a attribué au jury le règlement de l'indemnité, cette indemnité doit être, dans ce cas, payée au propriétaire avant toute dépossession, conformément à l'art. 525 du Code civil et à la loi du 3 mai 1841.

616. Ainsi que nous venons de le dire, c'est le jury qui doit apprécier l'indemnité due en cas de suppression de constructions; mais il faut bien remarquer que l'hypothèse prévue par l'art. 10 précité est celle où le fait de la suppression des constructions, etc., a lieu directement par suite d'un ordre émané de l'administration. Devrait-on comprendre dans cette hypothèse le cas où la destruction serait la conséquence indirecte, mais forcée de la suppression,

prescrite par l'autorité, de couvertures en chaume ou d'excavations? Ainsi, par exemple, si l'autorité avait ordonné la suppression de la couverture en chaume d'une maison, sans ordonner la destruction de la maison même, et si la maison était bâtie de telle façon, qu'elle ne pût pas supporter une autre espèce de toiture; ainsi, encore, si l'administration avait ordonné de supprimer une excavation qui donnait ouverture à une carrière ou à une mine, sans ordonner directement la suppression de la carrière ou de la mine, mais de manière que la suppression de l'excavation entraînât nécessairement celle de la mine ou de la carrière ; dans ces deux cas, nous pensons que le préjudice étant le même et provenant de la même cause que si la suppression de la mine ou de la carrière avait été directement ordonnée par l'autorité, le propriétaire pourrait exiger que l'indemnité à laquelle il aurait droit fût réglée par les mêmes tribunaux et selon les mêmes conditions (Gand, p. 197).

617. Il reste à décider par qui l'indemnité devra être payée; sera-ce par l'Etat ou par les compagnies concessionnaires?

M. de Boissy avait proposé une disposition ainsi conçue : « L'indemnité sera payée par l'Etat, si l'Etat a exécuté les travaux, et par les compagnies, si les travaux ont été exécutés à leurs frais, moyennant une concession perpétuelle. Si la durée de la concession est limitée, l'Etat acquittera l'indemnité, et les compagnies lui tiendront compte des intérêts pendant la durée de la jouissance. »

Mais cette proposition ne fut point accueillie, de

sorte qu'on reste, à cet égard, comme l'expliqua M. le sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics, sous l'empire des conventions faites ou à faire, et, à défaut de conventions, sous l'autorité du droit commun.

618. M. Duvergier fait à ce sujet des observations qui nous paraissent très judicieuses : « Certainement, dit-il (p. 303, notes), des questions graves pourront naître à l'occasion des suppressions sollicitées quelquefois par les compagnies, afin de se soustraire à une responsabilité menaçante, quelquefois ordonnées spontanément par l'administration ; et l'on ne peut essayer de résoudre à l'avance toutes les difficultés qui s'élèveront dans la pratique. Cependant, si je ne me trompe, il y a un principe qu'il ne faudra jamais perdre de vue. Des suppressions, des expropriations ne doivent pas être ordonnées parce qu'une compagnie le désire, afin de se dégager de la responsabilité à laquelle elle serait exposée, mais seulement, comme le dit la loi, lorsque la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer, considéré lui-même comme propriété publique, l'exigera. Or, c'est à l'Etat à payer les indemnités dues au cas d'expropriation, ou au cas de dommage pour cause d'utilité publique. Ainsi, à moins de circonstances bien exceptionnelles ou de conventions spéciales, les compagnies ne devront point, à mon avis, payer d'indemnité. » C'est aussi notre sentiment.

619. L'art. 11 de la loi est une conséquence de l'art. 1er. L'art. 1er déclare que les chemins de fer font partie de la grande voirie. L'art. 11 dispose que les contraventions qui pourront avoir pour résultat

de compromettre la *conservation* de ces chemins, seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

On verra (nos 791 et suivants) qu'il n'en est pas de même des contraventions aux mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer, et prescrites par le titre 3 de la loi.

620. Toutefois nous devons faire remarquer, en ce qui concerne la constatation des faits de contravention, qu'elle ne peut appartenir qu'aux seuls officiers, fonctionnaires et agents désignés dans l'art. 23 de la loi, puisque cet article contient une règle générale à cet égard, et qu'il n'indique pas les autres fonctionnaires qui ont le droit de verbaliser en matière ordinaire de grande voirie.

621. Il faut en dire autant de toutes les règles de procédure, de juridiction et de répression, qui sont spécialement tracées par la loi de 1845. Bien que, par son article 1er, cette loi déclare que les chemins de fer font partie de la grande voirie, néanmoins il ne faudra leur appliquer les dispositions des règlements relatifs à cette matière, qu'autant que ses dispositions ne seront pas contraires à celles prescrites par la loi actuelle pour les contraventions commises en matière de chemins de fer.

622. Ajoutons avec M. Gand (p. 220), que l'on doit considérer comme des contraventions aux dispositions du titre 1er de la loi, ainsi que le dit l'article 11, non-seulement celles qui sont spécifiées positivement par cette loi, mais, en outre, toutes les infractions aux règlements de la grande voirie, dont les objets sont désignés dans les articles 2 et 3 de ladite

loi, puisque l'observation desdits règlements est imposée pour les chemins de fer par les dispositions desdits articles.

623. Les contraventions prévues par l'art. 11 sont punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre 3 de la loi précitée. Les contrevenants doivent, en outre, être condamnés à supprimer, dans un délai qui est déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes (même article, § 2).

A défaut par les contrevenants de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression a lieu d'office, et le montant de la dépense est recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiqu

624. M. Gand, n° 120, critique, avec raison, comme inutile et dangereuse, la réserve que fait l'article précité dans sa seconde partie de l'application aux faits constatés, tant des peines prononcées par le Code pénal que de celles établies par le titre 3 de la loi. Et en effet, cette réserve est inutile, parce que les conseils de préfecture doivent renvoyer aux tribunaux ordinaires la connaissance des délits étrangers à la voirie, qui résulteraient des faits à eux révélés, et ne s'occuper de ces faits que dans leurs rapports avec les règles de la voirie, et au point de vue 'infraction qui en résulte aux lois sur cette matière. La réserve est en outre dangereuse, en ce qu'elle est limitée aux seules peines prévues par le Code pénal et par le titre 3 de la loi, tandis que les faits qui

constituent une contravention de grande voirie peuvent en même temps établir à la charge des prévenus une infraction à des dispositions répressives autres que celles du Code pénal et du titre 3 de la loi nouvelle, par exemple, à l'art. 95 de celle du 21 avril 1810 sur les mines.

625. On verra (*infrà* n° 731) que l'art. 27 prohibe le cumul de plusieurs crimes ou délits prévus par la loi nouvelle ou par le Code pénal, mais non le cumul soit de plusieurs contraventions, soit de contraventions et de crimes ou délits. Dès lors, il n'y a point d'opposition entre la disposition de cet article et la disposition de l'art. 11, qui établit la possibilité de l'application simultanée de l'amende et des peines portées, soit au Code pénal, soit au titre 3 de la loi nouvelle.

626. Le droit de réduire les amendes et les autres peines prononcées par la loi appartient aux conseils de préfecture et aux tribunaux ordinaires, ainsi que nous l'expliquerons plus tard. (V. *infrà*, n° 730.)

627. La suppression des constructions, etc., a lieu à la diligence du préfet, dans le cas où le contrevenant ne se conforme pas à la disposition du jugement du Conseil de préfecture qui l'a ordonnée ; et comme la loi assimile cette opération à celle du recouvrement des contributions publiques, il en résulte que c'est au percepteur qu'appartient le droit de faire le recouvrement des dépenses occasionnées par la suppression, et de décerner la contrainte à cet effet, en vertu d'un rôle déclaré exécutoire par le préfet,

SECTION II. — Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.

628. Après avoir tracé les mesures relatives à la conservation des chemins de fer, nous allons exposer celles qui concernent la sûreté de la circulation sur ces sortes de voies (1). En effet, quand le chemin de fer est terminé et livré à la circulation, il importe d'assurer la marche des convois, et de prévenir ou de réprimer par des pénalités sévères tous les faits volontaires ou involontaires qui tendraient à l'entraver.

629. Les mesures préventives destinées à assurer la libre circulation des convois sont ou générales, c'est-à-dire applicables à toutes les entreprises de chemins de fer, ou spéciales à chaque ligne.

Les premières sont prescrites par le règlement d'administration publique pour la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (V. à la fin de l'ouvrage, note 1re); les secondes, par les arrêtés que les préfets des départements traversés par une ligne

(1) Nous n'analyserons pas ici les dispositions comprises dans le titre 2 de la loi de 1845 qui ont pour but de protéger non les chemins de fer, mais bien le domaine des rivières et des cours d'eau, des routes royales et départementales, ainsi que des chemins vicinaux, contre les concessionnaires de chemins de fer dans l'exécution des travaux qui sont à leur charge. Il nous a paru que ces dispositions rentraient plus naturellement dans la section 2 de notre chapitre 2 où nous avons traité de l'établissement des chemins de fer. (V. *suprà*, nos 242 et suiv.).

de fer ont le droit de prendre, sous l'approbation du ministre des travaux publics. On comprend que nous ne devons indiquer ici que les mesures générales.

Quant aux peines destinées à réprimer les contraventions aux dispositions, soit du règlement général, soit des arrêtés spéciaux des préfets, elles sont prononcées par la loi du 15 juillet 1845.

630. Nous diviserons cette section en trois articles.

Dans le premier, nous exposerons les mesures qui doivent être observées par les concessionnaires ou fermiers d'exploitation d'un chemin de fer;

Dans le second, celles qui doivent être observées par les voyageurs et autres personnes étrangères au service du chemin;

Dans le troisième, nous ferons connaître les peines applicables aux uns et aux autres en cas de contravention, la responsabilité civile qui peut en être la conséquence, et les formalités à suivre pour la constatation et la poursuite des contraventions.

ART. 1er. — *Mesures à observer par les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation des chemins de fer.*

631. Ces mesures sont tracées par les titres 1, 2, 3, 4, 6 et 8 du règlement général sur la police des chemins de fer, dont nous croyons utile de rapporter textuellement les dispositions.

TITRE Ier. — Des stations et de la voie des chemins de fer.

632. « ART. 1er. L'entrée, la circulation, le sta-

tionnement et la sortie des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés seront pris par le préfet de police dans le ressort de sa préfecture.

« Ils ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics. »

633. « Art. 2. Aucun crieur ou distributeur d'annonces ou de journaux ne pourra être introduit dans les cours ou bâtiments des stations, et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale et individuelle du préfet du département.

« Cette autorisation sera donnée par le préfet de police dans le ressort de sa préfecture. »

634. « Art. 3. Le chemin de fer et les ouvrages qui le composent devront être constamment entretenus en bon état.

« La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics le mode d'entretien qu'elle se propose d'employer.

« Dans le cas où les mesures prises par la compagnie seraient reconnues insuffisantes, le ministre des travaux publics prescrira toutes celles qui lui paraîtraient nécessaires, et elle sera tenue de s'y conformer. »

635. « Art. 4. Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer convenablement la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie : en

cas d'insuffisance constatée, le nombre de ces gardiens sera fixé par le ministre des travaux publics. »

636. « ART. 5. Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des travaux publics, et suivant le système qu'il prescrira. »

637. « ART. 6. Aussitôt après le coucher du soleil, et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

« Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure de précaution nécessaire. »

TITRE II.—Des mesures relatives au matériel employé à l'exploitation.

638. « ART. 7. Les machines locomotives ne pourront être mises en service sur les chemins de fer qu'après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par l'ordonnance royale du 22 mai 1843 (V. *Appendice*), et qu'autant que l'emploi en aura été autorisé conformément aux règlements en vigueur. »

« Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation. »

639. « ART. 8. Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce entrant dans la composition des convois à voyageurs, devront être en fer martelé de premier choix; ceux pour lesquels

il ne sera pas justifié de cette condition devront être rebutés. »

640. « Art. 9. Des registres ou états de service seront tenus pour toutes les locomotives. Sur ces registres, qui devront être constamment à jour, seront indiqués, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

« Il sera tenu, en outre, pour les essieux des locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations ; à cet effet le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

« Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation. »

641. « Art. 10. Les locomotives devront être pourvues d'un cendrier pour arrêter les fragments de coke tombant de la grille, et d'un appareil propre à empêcher la sortie des flammèches par la cheminée. »

642. « Art. 11. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide ; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

« A dater d'un délai qui sera fixé pour chaque chemin par le ministre des travaux publics, les dimen-

sions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en longueur, et 1 mètre 45 en hauteur.

« Le nombre et la disposition des portières, pour chaque compartiment de voiture, seront réglés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue. Chaque portière sera garnie d'un marche-pied.

« La compagnie devra, en outre, se conformer, pour les voitures de voyageurs, aux dispositions de police prescrites par les art. 2, 3, 4 et 5 de l'ordonnance du 16 juillet 1828 (V. *Appendice*). »

643. « Art. 12. Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent; ils devront porter en outre un numéro d'ordre. Ces diverses indications seront inscrites d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis. »

644. « Art. 13. Le matériel d'exploitation, machines, locomotives, tenders et voitures de toute espèce, sera constamment maintenu dans un bon état d'entretien (V. *suprà*, n°s 356 et suiv.).

« Les machines, tenders et voitures de toute espèce entrant dans la composition des trains de voyageurs devront être visités fréquemment dans toutes leurs parties.

« La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre prescrira les dispositions qu'il jugerait nécessaires à la sûreté de la circulation. »

TITRE III.—Des mesures relatives à la composition, au départ et à l'arrivée des trains.

645. « Art. 14. A moins d'une autorisation spéciale et toujours révocable du ministre des travaux publics, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes les classes. »

646. « Art. 15. Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

« 1° D'un mécanicien par machine ;

« 2° D'un chauffeur par machine : le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin ;

« 3° De deux conducteurs garde-freins au moins, pour un train composé de douze voitures au plus.

« Au delà de douze voitures, le nombre des conducteurs garde-freins sera déterminé pour chaque chemin et suivant le nombre de voitures, par le ministre des travaux publics, les compagnies entendues.

« L'un des conducteurs, dans chaque convoi, devra toujours avoir autorité sur les autres, et ceux-ci seront tenus de lui obéir.

« Il y aura toujours un frein sur la dernière voiture de chaque convoi, et un conducteur chargé de le manœuvrer.

« Un train de voyageurs ne pourra, dans aucun cas, se composer de plus de trente voitures, ou de soixante paires de roues.

« Les dispositions qui précèdent sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs.

« Quant aux convois de marchandises qui transpor-

teront en même temps des voyageurs et des marchandises, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le ministre, la compagnie entendue. »

647. « Art. 16. Les locomotives devront être en tête des trains.

« Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours prévu par l'art. 45 ci-après. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser vingt-cinq kilomètres par heure. »

648. « Art. 17. Les convois de voyageurs ne devront, en général, être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire.

« Il est formellement interdit d'atteler simultanément plus de trois locomotives à un convoi de voyageurs.

« La machine placée en tête devra toujours régler la marche du train, les autres fournissant seulement, et dans l'ordre où elles se succèdent, le supplément de force nécessaire.

« Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

« Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une lo-

comotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

« Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents de l'administration publique attachés à la surveillance de l'exploitation. »

649. « Art. 18. Lorsque deux machines seront attelées ensemble, si elles sont de même système, c'est-à-dire toutes deux à six roues ou toutes deux à quatre roues, la plus pesante devra être placée en tête du train, et, si elles sont de système différent, la machine à six roues sera toujours placée la première. Les mêmes règles seront observées pour trois machines accouplées. »

650. « Art. 19. Il est expressément interdit de placer, dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs, aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montés sur des roues en fonte.

« Toutefois le ministre des travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi de roues en fonte cerclées en fer dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises, et marchant à la vitesse d'au plus 25 kilomètres à l'heure. »

651. « Art. 20. Il est expressément interdit de faire circuler avec les trains qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies. »

652. « Art. 21. Les voitures entrant dans la

composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact. »

653. « ART. 22. Des affiches ou des avis imprimés feront connaître au public les heures de départ des convois de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, et les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune de ces stations.

Un mois au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps au préfet du département et au ministre des travaux publics, qui pourra exiger toutes les modifications nécessaires à la sûreté de la circulation ou aux besoins du public. »

654. « ART. 23. Aucun convoi ordinaire ou extraordinaire d'une nature quelconque ne pourra partir d'une station avant qu'il ne se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par un règlement spécial, arrêté, pour chaque chemin de fer, par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue. »

655. « ART. 24. Le ministre des travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les mesures spéciales de précaution à prendre, sur chaque chemin, pour la marche des convois extraordinaires.

« Le commissaire spécial de police devra d'ailleurs être prévenu immédiatement, dès que le départ d'un convoi extraordinaire sera décidé. »

« ART. 25. Aux points extrêmes et sur les stations intermédiaires qui seront désignés, les lieux d'embarquement et ceux de débarquement seront séparés, de

telle sorte que l'entrée et la sortie des voyageurs se fassent habituellement par des issues différentes. »

656. « Art. 26. Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties du mécanisme de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne.

« Les conducteurs garde-freins s'assureront, de leur côté, si toutes les voitures sont en bon état, si les freins fonctionnent.

« Le signal ne sera donné que lorsque toutes les portières seront fermées. »

657. « Art. 27. Les trains ne se mettront en marche qu'après que le signal du départ aura été donné par le chef de la station et répété par le conducteur principal du convoi.

« Les cantonniers et garde-barrières seront pourvus d'un système de signaux de jour et de nuit, à l'aide duquel ils annonceront si la voie est en parfait état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter de suite le train. Chaque cantonnier ou garde-barrière devra, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

« Si le système de signaux adopté et proposé pour ces usages divers est vicieux ou incomplet, le ministre des travaux publics aura le droit d'en exiger la modification. A cet effet, la compagnie sera tenue de lui faire connaître ce système dans le plus court délai. »

658. « Art. 28. La compagnie devra également faire connaître, dans le plus court délai, au ministre des travaux publics, le système de fanaux qu'elle se propose d'employer pour éclairer extérieurement les

trains pendant la nuit. En cas d'insuffisance, le ministre prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires.

« Les voitures fermées destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement. »

TITRE IV.—Des mesures relatives à la circulation et à la marche des trains.

659. « Art. 29. Pour chaque chemin de fer, le ministre des travaux publics déterminera, la compagnie entendue, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement, quand il n'y en a qu'une.

« Dans aucune circonstance et sous aucun prétexte, il ne pourra être dérogé aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas de réparation ou d'obstruction des voies, et dans ce cas le changement devra être fait avec les mesures de précaution indiquées par le présent règlement. »

659 (*bis*). « Art. 30. Sauf les cas de force majeure et ceux de réparation de voies, aucun stationnement de locomotives ou de voitures d'une nature quelconque ne pourra avoir lieu sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

« Les trains ne pourront s'arrêter, sauf les cas qui viennent d'être spécifiés, qu'aux gares ou lieux de stationnement spécialement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises. »

660. « Art. 31. La vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses par-

ties de chaque ligne, et notamment à la descente des pentes, sera fixée par le ministre des travaux publics.

« Lorsque la pente dépassera dix millimètres par mètre, le ministre pourra prescrire, tant à la montée qu'à la descente, en sus du nombre de freins prescrits par l'art. 18, l'emploi de freins supplémentaires dont il réglera le nombre et la disposition. »

661. « Art. 32. Au point où les chemins à voitures traversent à niveau le chemin de fer, il sera établi deux barrières, une de chaque côté, avec un gardien chargé de les ouvrir et de les fermer.

« Ce gardien sera tenu de rester à son poste chaque jour pendant toute la durée du service.

« Dans le cas où deux passages à niveau pour voitures seraient suffisamment rapprochés, le ministre pourra autoriser à faire exécuter le service des barrières de ces deux passages par un seul gardien.

« A l'égard des passages à niveau pour voitures où il n'y aura qu'une faible circulation, le ministre pourra permettre que les gardiens de ces passages soient chargés de la surveillance d'une certaine longueur de voie de part et d'autre de leur point de stationnement ; mais, dans tous les cas, les gardiens devront être de retour à ce point avant le passage de chaque convoi. »

662. « Art. 33. Les barrières des passages à niveau pour voitures seront habituellement fermées de manière à intercepter la voie publique.

« Les gardes chargés du service de ces barrières les ouvriront lorsque cela sera nécessaire, et ils les refermeront sur-le-champ.

« Il leur est défendu de les ouvrir lorsque le signal de l'arrivée d'un train est donné.

« Le ministre des travaux publics déterminera ceux des passages à niveau qui pourront, à raison de leur peu de fréquentation, être fermés à clé pendant la nuit. Dans ce cas, la maison du gardien sera adjacente, et ce gardien devra se lever toutes les fois qu'il se présentera des voitures ou des piétons. »

663. « Art. 34. Sur les passages à niveau destinés au service des piétons seulement, il sera établi également deux barrières, une de chaque côté du chemin de fer ; mais le ministre pourra permettre que ces passages n'aient pas chacun un gardien spécial, et soient placés sous la surveillance du cantonnier dans la section duquel ils se trouveront situés.

« Un écriteau placé des deux côtés du passage fera savoir au public qu'il ne doit pas traverser le chemin de fer sans s'assurer qu'on n'entend ou qu'on n'aperçoit aucun train sur le point d'arriver, et qu'il doit refermer la barrière. »

664. « Art. 35. A la traversée des passages à niveau, la circulation ne pourra avoir lieu que dans un espace égal à la largeur des barrières fermant les routes et chemins.

« Lorsque le signal de l'arrivée d'un train ayant été donné, la barrière sera fermée, les voitures, chevaux et bestiaux devront être arrêtés à quinze mètres au moins de cette barrière ; un poteau portant un écriteau indiquera la limite qui ne doit pas être franchie avant que le signal en ait été donné par le gardien du passage. »

665. « Art. 36. Le ministre des travaux publics

déterminera, la compagnie entendue, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou deux voies, à raison de leur longueur, de leur tracé et de leur mode de construction. »

666. « Art. 37. Les cantonniers et gardes placés le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, devront être en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux : en cas d'insuffisance du service de surveillance, le ministre des travaux publics interviendra pour régler le nombre et la distribution des cantonniers et gardiens.

« Ces cantonniers et gardiens devront parcourir chacun sa section avant le passage des trains, et veiller à ce que rien, sur les voies ni en dehors des voies, ne puisse entraver leur marche.

« Ils devront d'ailleurs se porter vers l'extrémité de leur section par laquelle le train arrive, pour donner tous les avertissements nécessaires.

« Dans le cas où un train s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le cantonnier le plus voisin devra se porter en arrière, pour transmettre aux trains qui pourraient survenir le signal indiqué à l'article 27, pour le cas où la voie est hors d'état de donner passage. »

667. « Art. 38. Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur les voies, des signaux particuliers devront indiquer si lesdites voies sont hors d'état de donner passage au train, ou s'il n'y a lieu que de ralentir la marche de la machine.

« Il sera donné connaissance de la nature des si-

gnaux mentionnés au paragraphe 1er du présent article au ministre des travaux publics, qui pourra en exiger le changement, et prescrire, en outre, toutes les mesures nécessaires à la sûreté de la circulation.

« Les chefs d'ateliers veilleront d'ailleurs à ce que les cantonniers et gardiens exécutent convenablement les signaux rendus nécessaires par l'état de la voie. »

668. « Art. 39. Les conducteurs garde-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner le signal d'alarme en cas d'accident, soit par un cordon correspondant à un timbre placé sur le tender ou au sifflet de la machine, soit par tout autre moyen qui serait prescrit ou autorisé par le ministre. »

669. « Art. 40. A cinq cents mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser une ligne principale, le mécanicien devra toujours ralentir la vitesse de telle manière que le train puisse être complétement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigeaient.

« Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux d'une nature particulière, dont le ministre des travaux publics sera avisé, devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

« A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complétement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de re-

mettre la machine en action pour atteindre à ce point.

« Les mêmes mesures de précaution seront prises aux stations intermédiaires, dans le cas où les voies ne seraient pas libres; le mécanicien devra en même temps faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train; il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complétement libre. »

670. « Art. 41. Le mécanicien surveillera constamment tout le mécanisme de sa machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière; il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein; il ne pourra, dans aucun cas, pas même dans le cas de péril imminent, quitter la machine confiée à ses soins. »

671. « Art. 42. Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin.

« Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi un ordre écrit sous leur responsabilité personnelle. »

672. « Art. 43. Lorsque, par suite de réparation, d'accident ou de toute autre cause, la circulation devra être momentanément interrompue sur une certaine longueur de l'une des voies, on devra pla-

cer un gardien auprès de chacune des deux aiguilles destinées à des changements de voie.

« Ces gardiens communiqueront entre eux au moyen d'un signal convenu à l'avance, et dont il sera donné connaissance au commissaire spécial de police. Dans aucun cas, ils ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique laissée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé. »

673. « Art. 44. En cas d'accident durant le trajet, nécessitant l'arrêt d'un train, les conducteurs veilleront à ce que les cantonniers fassent, à l'arrière, les signaux nécessaires pour éviter toute collision.

« Les conducteurs principaux des convois, et même les mécaniciens conducteurs de machines isolées, devront être munis des signaux ordinaires pour faire eux-mêmes, au besoin, en cas d'accident, les signaux d'arrêt. »

674. « Art. 45. Des machines dites de secours ou de réserve devront être constamment en feu et prêtes à partir. En cas d'insuffisance, le ministre des travaux publics interviendra pour régler le nombre, l'emplacement et le mode d'emploi de ces machines. A cet effet, la compagnie sera tenue de lui faire connaître les mesures adoptées par elle à cet égard. »

675. « Art. 46. En cas d'accident grave, il devra être demandé du secours à la fois au dépôt de machines le plus voisin et à la station la plus voisine, soit en avant, soit en arrière du train en détresse. »

676. « Art. 47. Il y aura constamment, au lieu de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils convenables en cas d'accidents.

« Chaque train devra d'ailleurs être toujours muni d'une prolonge et de deux crics. »

677. « ART. 48. Sur chaque chemin de fer et aux stations principales qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres ou états séparés des retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de 50 kilomètres et au delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des machines qui les ont remorqués dans les différentes parties du trajet, les heures de départ et d'arrivée aux points extrêmes, l'importance et la cause du retard.

« Lesdits registres seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation. »

TITRE VI.—De la surveillance de l'exploitation des chemins de fer.

678. « ART. 55. La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

« Par les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, et les conducteurs, piqueurs et autres agents sous leurs ordres ;

« Par les commissaires du roi ;

« Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres. »

679. « ART. 56. Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront chargés spécialement de surveiller l'état des chemins

de fer, des terrassements et des ouvrages d'art qui les composent et de leurs clôtures. »

680. « ART. 57. Les ingénieurs des mines, les garde-mines et autres agents du service des mines seront chargés spécialement de surveiller l'état de la voie de fer et de ses accessoires, des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel mécanique servant à l'exploitation.

« Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement. »

681. « ART. 58. Les commissaires du roi seront chargés :

« De surveiller le mode d'application des taxes autorisées aux voyageurs et aux bestiaux, marchandises et objets divers, ainsi que l'exécution des mesures d'ordre prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

« De veiller aux dispositions prises ou à prendre pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre ;

« De contrôler les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec des entreprises de transport par terre ou par eau en correspondance avec les chemins de fer, et de constater toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

« De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer,

les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes ;

« Enfin, d'exercer leur surveillance sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions spéciales soit des ingénieurs de l'Etat, soit des commissaires spéciaux de police. »

682. « Art. 59. Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux commissaires du roi, leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'article 54 ci-dessus (V. *suprà*, n°s 369, 372 et suiv.). »

682 *bis*. « Art. 60. A l'égard des chemins de fer pour lesquels la compagnie aurait obtenu de l'Etat soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'Etat devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires du roi exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier. »

683. « Art. 61. Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés spécialement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains ; l'entrée, le stationnement et la sortie des voitures dans les cours et stations ; l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer. »

684. « Art. 62. La compagnie sera tenue de fournir des locaux pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance. »

685. « Art. 63. Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien-conducteur de trains, s'il ne

produit des certificats de capacité dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics. »

686. « ART. 64. Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence de tous les employés témoins de l'accident. Le préfet du département en sera immédiatement informé par les soins de la compagnie. »

687. « ART. 65. Les règlements que les compagnies doivent faire pour le service des chemins de fer ne seront exécutoires que lorsqu'ils auront été homologués par le ministre des travaux publics.

« A cet effet, la compagnie devra, dans le plus court délai, soumettre lesdits règlements à l'homologation du ministre (V. *suprà*, nos 347 et suiv.). »

TITRE VII.—Dispositions générales.

688. « ART. 73. Toutes les communications qui, en vertu du présent règlement, doivent être faites par les compagnies aux préfets des départements, doivent être adressées, pour le département de la Seine, au préfet de police. »

689. « ART. 74. A l'égard des lignes de chemin de fer qui traversent plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement devront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés. »

690. « ART. 75. Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ; les canton-

niers, garde-barrières et surveillants pourront, en outre, être munis d'une arme, pour pourvoir au besoin à leur sûreté. »

691. « Art. 76. Il sera tenu, dans chacune des stations d'un chemin de fer, un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs. »

692. « Art. 77. Des exemplaires du présent règlement seront constament affichés, à la diligence des compagnies, dans les salles d'attente et aux abords des bureaux des chemins de fer.

« Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni de cette pièce.

« Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins, cantonniers, garde-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

« Des extraits, en ce qui concerne les dispositions à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture. »

693. « Art. 78. Les contraventions au présent règlement seront poursuivies, constatées et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer (V. *infrà*, § 3). »

ART. II. — *Mesures à observer par les voyageurs et autres personnes étrangères au service des chemins de fer.*

694. Ces mesures sont tracées par le titre 7 du même règlement; en voici les dispositions :

695. « ART. 66. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer : 1° de s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ; 2° d'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ; 3° d'y introduire, faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangers au service, aucun attelage, chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce. »

696. « ART. 67. Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers, dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes ou de leurs insignes.

« Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au premier paragraphe ci-dessus du présent article seront tenus de se soumettre aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le ministre, la compagnie entendue. »

697. « ART. 68. Il est défendu aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet.

« Il n'est pas permis d'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer.

« Il est défendu de passer d'une voiture dans une autre, de se tenir debout dans les voitures, de se pencher en dehors.

« Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations et lorsque le train est complétement arrêté.

« Les voyageurs sont tenus d'obéir aux injonctions des agents de la compagnie, pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

« Il est défendu de fumer dans ou sur les voitures, et dans les gares ; toutefois, à la demande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette clause pourront être exceptionnellement autorisées. »

698. « Art. 69. L'entrée des voitures est interdite :

« 1° A toute personne qui serait en état d'ivresse ou vêtue de manière à salir ses voisins.

« 2° A tous individus porteurs de fusils chargés ou de paquets, qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

« Tout individu porteur d'un fusil devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, justifier que son fusil n'est point chargé. »

699. « Art. 70. Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont définies à l'article 20 (V. *suprà*, n° 651), devront les déclarer au moment ou elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

« Des mesures spéciales de précaution seront pré-

Art. II. — *Mesures à observer par les voyag*
personnes étrangères au service des chem

694. Ces mesures sont tracées p
même règlement; en voici les dis

695. « Art. 66. Il est défend
étrangère au service du chemin
duire dans l'enceinte du che
ou stationner; 2° d'y jeter
riaux ni objets quelconqu
circuler ou stationner
machines étrangers a
vaux, bestiaux ou an

696. « Art. 67
tée au premier p
maires et adjo
officiers de p
agents de la
aux contrib
champêtr
fonction
insigne

« D
désig
art
cid
le

d'

duits connus à l'époque où il a été promulgué; mais les auteurs de la nouvelle loi se sont attachés à y puiser des analogies et des assimilations.

Ainsi, l'art. 16 de la loi de 1845 n'est que la reproduction, dans des termes appropriés au mode de locomotion sur les chemins de fer, de l'art. 437 du Code pénal.

Il est ainsi conçu : « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.—S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, des travaux forcés à temps. »

703. L'article du projet portait : « Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé les rails, ou les supports, enlevé les coins, chevilles ou clavettes d'un chemin de fer, placé sur la voie publique un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé tout autre moyen propre à entraver la marche des convois ou à les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. »

La commission, après ces mots : « placé sur la voie publique un objet faisant obstacle à la circulation, » avait ajouté ceux-ci : « frappé ou menacé les conducteurs ou mécaniciens pendant la marche du convoi. »

Tout le monde s'accordait à reconnaître que tout fait volontaire qui aurait pour but d'entraver la marche des convois ou de les faire sortir des rails,

devait être puni, soit que le fait portât sur le chemin lui-même ou sur les voitures, soit qu'il fût dirigé contre la personne des conducteurs, soit enfin qu'il consistât en faux signaux.

Mais on hésitait si l'on exprimerait cette pensée en termes généraux, ou si l'on procéderait par voie d'énumération. M. Vivien émit l'avis qu'il fallait préférer la rédaction la plus générale dans ses termes, par le motif qu'il était très difficile, peut-être même impossible, de prévoir les divers cas qui pouvaient se présenter, et que toute rédaction qui chercherait à énumérer certains cas, exclurait par là même ceux dont elle n'aurait pas parlé. Il proposa de remplacer la disposition du projet par une autre, qui fut adoptée et qui est devenue l'art. 16.

704. Cet article ne prévoit que des faits qui ont été volontairement commis. A défaut de preuve acquise d'une intention criminelle dans la perpétration d'un fait d'homicide ou de blessures de la part de l'auteur, le crime dégénérerait en un simple délit, rentrant à ce titre dans la prévision et sous la pénalité de l'art. 19. (V. *infrà*, n° 714.)

705. L'article, par la manière dont il est rédigé, suppose que l'homicide ou les blessures dont il est question dans la seconde disposition sont l'effet consécutif de l'un des actes criminels prévus par la première. Dans le cas où soit les blessures, soit l'homicide, auraient précédé cet acte, il y aurait lieu de distinguer : s'il n'était pas démontré que l'homicide ou les blessures eussent eu lieu dans l'intention de parvenir à commettre l'un desdits actes, on devrait apprécier et punir uniquement, d'après le Code pénal,

l'homicide et les blessures, puisqu'ils seraient sans relation avec les entreprises coupables prévues par la première disposition de l'article. Si, au contraire, l'homicide ou les blessures avaient eu lieu pour arriver à commettre l'un de ces attentats, ils constitueraient une tentative de ces mêmes attentats et devraient être punis des peines portées par la deuxième disposition de l'article. (Gand, n° 134.)

706. Les art. 17 et 18 de la nouvelle loi rappellent et rendent applicables aux chemins de fer les dispositions et les distinctions établies dans les art. 313, d'une part, et 305, 306, 307 et 308, d'autre part, du Code pénal.

707. L'art. 17 a pour objet de reporter la responsabilité de la destruction de la voie de fer sur les chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de réunions séditieuses qui auront pu amener la destruction, lors même qu'elle n'en aurait pas été le but direct et principal.

Il est ainsi conçu : « Si le crime prévu par l'art. 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

« Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instiga-

teurs ou provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité. »

708. L'hypothèse prévue par l'article 17 étant celle où le crime a été commis en réunion séditieuse, avec pillage ou rébellion, il en résulte que si la réunion n'avait pas été séditieuse, ou si elle n'avait pas été suivie de pillage ou de rébellion, cet article ne serait pas applicable.

709. Bien que l'article ne parle, dans sa disposition finale, que de la destruction de la voie de fer, il serait néanmoins applicable dans le cas où la réunion séditieuse aurait commis l'un des crimes énumérés dans la première partie. Cette opinion se justifie tant par le sens grammatical que par l'esprit de l'article.

710. L'art. 18 a voulu protéger les administrations de chemins de fer contre les menaces faites soit par écrit anonyme ou signé, soit verbalement, avec ou sans ordre ou condition. Il est ainsi conçu :

« Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'art. 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition. — Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 fr. — Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs. — Dans tous les cas, le coupable pourra

être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans. »

711. Le principe de l'art. 308 du Code pénal, qui a servi de modèle à l'art. 18 de la loi de 1845, est que la menace d'un fait qualifié crime est un crime prévu par cet article 308 et puni d'après les distinctions qui y sont posées. Pour entrer dans l'esprit du Code, il fallait donc que l'art. 18 de la nouvelle loi ne punît la menace faite avec ou sans ordre, avec ou sans condition, qu'autant qu'elle aurait pour objet l'un des crimes prévus par l'art. 16 de cette loi, lequel comprend, d'une manière générale, tous ceux qui peuvent être commis en matière de chemins de fer. C'est pour ce motif que la commission de la Chambre des pairs ayant proposé de punir la menace, quand elle aurait pour but d'empêcher ou d'entraver le départ ou la circulation des machines ou convois, cette proposition fut repoussée sur l'observation de M. le commissaire du Roi, que le fait indiqué par ces mots n'était pas prévu et puni par la loi en discussion.

712. Il suit de là que la menace accompagnée des circonstances prévues par l'art. 18, et qui aurait pour but indiqué un tout autre fait que l'un de ceux compris en la prohibition de l'art. 16, échapperait à la pénalité exceptionnelle prononcée par l'art. 18, et ne deviendrait passible que de celle du Code pénal, c'est-à-dire qu'elle serait régie par le droit commun. (Gand, nº 138).

713. L'art. 18 autorise le renvoi du coupable sous la surveillance de la haute police *dans tous les cas*, et par conséquent même dans celui où le tribunal

n'aurait cru devoir le condamner qu'à une peine de simple police, en vertu de l'art. 463 du Code pénal (V. *infrà*, n° 729). A l'appui de cette opinion, on peut invoquer, par analogie, un arrêt de la Cour de cassation du 26 avril 1839. — S. V. 39. 1. 775 (Gand, n° 141).

714. Le législateur ne s'est pas contenté de punir les actes commis dans des intentions coupables. La société, en effet, ne serait pas suffisamment protégée, si les faits de négligence ou d'imprudence n'étaient pas encore frappés par des peines plus ou moins sévères. Il faut que chaque citoyen sache veiller sur lui-même, qu'il connaisse et qu'il exécute les lois et règlements établis dans l'intérêt de tous, et dont la violation ou l'inobservation peuvent amener des conséquences fâcheuses et souvent même de graves accidents. Le Code pénal contient à cet égard des dispositions expresses. La loi nouvelle devait nécessairement en reproduire d'analogues; tel est le but de l'art. 19 ainsi conçu:

« Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 50 à 1,000 francs. — Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 francs. »

715. Aux termes de l'art. 20 de la même loi, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui abandonne

son poste pendant la marche du convoi doit être puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Cette disposition, qui n'existait pas dans le projet, fut ajoutée par la commission de la Chambre des députés.

716. M. de La Plesse prétendait que cet article était en contradiction avec l'article précédent: « Que fait, disait-il, le conducteur qui quitte son poste? Evidemment il viole le règlement. S'il en résulte un accident, des blessures, en vertu de l'art. 19, il sera puni de six mois de prison. S'il n'y a pas d'accident, en vertu du nouvel article, il sera condamné à deux ans de prison. Vous voyez qu'il y a contradiction, que vous ne pouvez pas condamner un conducteur, s'il n'y a pas d'accident, à deux ans de prison, lorsque vous ne le condamnez qu'a six mois, s'il y a des accidents. »

Sans doute, la contradiction reprochée par l'honorable membre aurait existé réellement, si on avait pu appliquer au mécanicien, au conducteur garde-frein, tantôt les peines de l'art. 19 et tantôt celles de l'art. 20. Mais c'était une erreur de le penser ainsi: en effet, l'art. 20 est la loi spéciale des mécaniciens et conducteurs garde-freins. Dans tous les cas, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas de blessures, la peine de six mois à deux ans de prison devra leur être appliquée (*Contrà*, Gand, p. 272).

717. Par la même raison, nous pensons avec M. Duvergier (*Coll. des Lois*, t. de 1845, p. 308, note 3), qu'on ne pourrait pas emprunter à l'art. 19 une partie de ses dispositions et joindre une amende quelconque à la pénalité prononcée par l'art. 20.

718. Les individus contre lesquels l'art. 20 pro-

nonce une peine spéciale, sont les *mécaniciens ou conducteurs garde-freins qui abandonnent leur poste.* Il résulte des termes réunis de cette disposition : 1° qu'elle ne serait applicable ni à un mécanicien, ni à un garde-frein qui, sans mission déterminée, se trouverait sur la locomotive ou sur toute autre partie du train, et qui viendrait à la quitter pendant la marche du convoi, car n'ayant pas de service à faire, on ne pourrait pas dire qu'il eût abandonné son poste; 2° et qu'au contraire, la disposition pénale de l'article pourrait être appliquée à tout individu qui, quoique n'étant de son état ni mécanicien, ni garde-frein, aurait néanmoins accepté, dans la circonstance, les fonctions d'un mécanicien ou d'un garde-frein sur la machine ou sur le convoi, ou qui ferait momentanément le service de l'un de ces préposés.

719. L'art. 20 n'exige pas, pour que le délit prévu existe, que le mécanicien ou le garde-frein ait été préposé spécialement à la direction de la locomotive; il suffit qu'il eût à remplir un poste quelconque désigné sur le convoi ou sur le remorqueur.

720. Un convoi ne peut être réputé en marche lorsqu'il est arrêté momentanément dans une gare ou station intermédiaire. L'art. 20 ne serait donc pas applicable au mécanicien ou au conducteur garde-frein qui, pendant ce temps d'arrêt, aurait abandonné son poste, parce que sa désertion dans ce cas ne pourrait entraîner aucun accident.

721. Les agents préposés à l'exploitation des chemins de fer et qui veillent à la régularité du service et à la sûreté des personnes, doivent recevoir une protection toute spéciale. L'art. 25 de la loi punit des pei-

nes appliquées à la rébellion par le Code pénal, toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des compagnies de chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions. (Voir art. 209 et suiv. jusques et y compris l'art. 221 du Code pénal, et *infrà*, n° 740.)

722. Nous avons vu (*suprà* n° 351 et *infrà* n° 742) que, d'après les cahiers de charges, les agents et gardes des compagnies *pouvaient* être assermentés, mais que cette formalité n'était pas obligatoire pour eux. Ceux qui ne l'auront pas accomplie seront-ils protégés par la disposition de l'art. 25? Nous n'hésitons pas à nous prononcer pour l'affirmative, par le motif qu'il serait aussi dangereux pour la sûreté publique d'entraver les uns que les autres dans le service de l'exploitation du chemin.

Il y aura cependant toujours une différence entre les agents assermentés et ceux qui ne le seront pas : c'est que les premiers auront qualité pour constater les crimes, délits et contraventions (V. *infrà*, n° 740), tandis que ce droit n'appartiendra pas aux seconds.

723. Bien que l'art. 25 réunisse par la copulative *et* la violence et les voies de fait, pour caractériser le crime qu'il prévoit, néanmoins, l'une ou l'autre de ces deux circonstances serait suffisante. Telle est la doctrine professée par la Cour de cassation (Arrêt du 2 juillet 1835, S. V. 35. 1. 933).

724. L'attaque seule peut, sans les circonstances de violence ou de voies de fait, constituer la rébellion punie par l'art. 25; il en serait autrement d'une résistance qui ne serait pas accompagnée de ces mêmes circonstances (même arrêt).

725. Outre les peines prononcées pour les crimes et délits ci-dessus spécifiés, la loi nouvelle punit d'une amende de 16 fr. à 3,000 fr. toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances.

En cas de récidive, dans l'année, l'amende doit être portée au double, et le tribunal peut, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois (art. 21).

726. Les ordonnances royales dont il est question dans cet article, doivent avoir été préalablement délibérées au conseil d'Etat, à la différence de celles dont nous avons parlé au n° 611 (Constitution du 22 frimaire an VIII, art. 52). Elles doivent avoir pour objet non la conservation, comme celles dont s'occupe l'article 9, mais la police, la sûreté ou l'exploitation des chemins de fer. C'est par suite de cette différence que la répression des contraventions commises contre celles-ci est attribuée aux tribunaux correctionnels, tandis que la répression des contraventions contre celles-là appartient aux conseils de préfecture, ainsi que nous l'avons expliqué au n° 623.

727. Quant aux arrêtés préfectoraux, il résulte des observations qui furent présentées par M. le président Teste sur cet article, ce qui d'ailleurs est conforme à la jurisprudence, que les tribunaux ont le droit de vérifier si les arrêtés ont été pris dans la limite des pouvoirs que leur confèrent les règlements d'administration publique, et qu'ils ne devront appliquer

les peines qu'autant qu'il sera établi que, en effet, il n'y aura pas eu, de la part des préfets, excès de pouvoirs (V. *suprà*, n° 400).

728. Pour qu'il y ait récidive, dans le sens du deuxième § de l'art. 21, il faut, conformément au droit commun (C. P., art 483), qu'une condamnation soit intervenue dans l'année sur la première contravention : il ne suffirait pas que le prévenu qui aurait commis une faute non encore jugée ou non suivie de condamnation, en eût commis une seconde dans le cours de la même année.

729. D'après l'art. 26 de la loi, les dispositions de l'art. 463 du Code pénal sont applicables aux condamnations prononcées en exécution de ladite loi.

730. Cet article ne distinguant pas entre les diverses juridictions, administrative ou judiciaire, qui peuvent être appelées à connaître des infractions prévues et punies par la loi, il en résulte que toutes pourront faire application de la disposition lénitive de l'art. 463 du Code pénal, et, par la même raison, qu'elles pourront étendre cette application même aux condamnations pour récidive. (*V.* Cass. 27 sept. 1832. S. V. 33. 1. 190; — 1er fév. 1833, S. V. 33. 1. 319, — 29 août 1833, S. V. 34. 1. 63; — 10 oct. 1833, S. V. 34. 1. 687; — 27 juin 1834, S. V. 34. 1, 782.)

731. En cas de conviction de plusieurs *crimes* ou *délits* prévus par la loi de 1845 ou par le Code pénal, la peine la plus forte doit être seule prononcée : cette disposition du § 1er de l'art. 27 ne mentionnant point les simples contraventions, on ne pourrait en appliquer le bénéfice à l'individu qui serait prévenu, soit

de plusieurs contraventions réunies, soit de contraventions concourant avec des délits ou des crimes.

732. Aux termes du § 2 du même article, les peines encourues pour des faits *postérieurs à la poursuite,* peuvent être cumulées sans préjudice des peines de la récidive.

733. *Responsabilité civile.*—La loi nouvelle a voulu protéger le public contre les négligences ou les imprudences des agents des compagnies de chemins de fer, non-seulement en les frappant personnellement de peines sévères, mais, en outre, en soumettant les concessionnaires ou fermiers à une responsabilité civile pour le dommage causé par lesdits agents. Cette disposition n'est que l'application du principe posé dans l'art. 1384 du Code civil.

L'article 22, qui prononce cette responsabilité, est ainsi conçu : « Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer. L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte. »

734. L'art. 1384 du Code civil n'imposant aux commettants la responsabilité des faits dommageables qu'autant que le préjudice a été causé par leurs préposés dans l'exercice des fonctions auxquelles ils sont employés, cette condition doit être suppléée dans l'art 22 précité, quoiqu'elle ne s'y trouve pas reproduite.

735. Les concessionnaires ou fermiers contre les-

quels est exercée l'action civile en responsabilité peuvent, à leur tour, exercer un recours en garantie contre les administrateurs, directeurs ou employés, auteurs du dommage causé. Mais, si le préposé pouvait établir qu'il n'a agi que conformément aux instructions de son commettant, qu'il s'est borné à exécuter ses ordres, et que c'est cette exécution qui est devenue la cause du dommage, cette preuve élèverait en sa faveur une exception péremptoire contre la demande en garantie dont il serait l'objet de la part du donneur d'ordre; toutefois elle serait impuissante à l'exonérer de la condamnation requise contre lui par la partie lésée (Gand, nº 149).

736. Les mêmes droits de recours en garantie et d'exception appartiendraient, dans des circonstances analogues, au préposé inférieur contre le préposé supérieur dont il aurait purement et simplement suivi les instructions.

737. Enfin, le préposé supérieur étant, pour les fautes de son subordonné ce qu'est le maître ou le commettant pour celles de ses employés, il s'ensuit qu'il doit répondre envers son commettant personnel des faits des personnes qui sont sous sa dépendance, sauf son recours contre l'auteur même de la faute ou de l'imprudence dommageable. (Gand, *loc. cit.*)

738. L'action directe qui milite contre les employés de l'Etat, dans le cas où le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte, ne peut être exercée qu'avec l'autorisation préalable du conseil d'Etat, puisque la loi n'a pas fait pour ce cas particulier d'ex-

ception à la règle générale résultant de l'art. 75 de la constitution du 22 frim. an VIII.

739. Quant à l'Etat, il ne pourra être actionné qu'en la personne du préfet, et seulement un mois après la remise préalable du mémoire exigé par l'art. 15, tit. 3 de la loi du 28 oct. — 5 nov. 1790.

740. *Constatation des crimes, délits et contraventions.* — Les crimes, délits et contraventions prévus dans les titres 1 et 3 de la loi de 1845 peuvent être constatés, non-seulement par les moyens et voies ordinaires indiqués dans les articles 154 et 180 du Code d'instruction criminelle, mais encore par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents de surveillance et gardes, nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. (ART. 23.)

Un jugement du tribunal de police correctionnelle de Tours, du 3 octobre 1846, a décidé que, par l'art. 25 de la loi du 15 juillet, le législateur a voulu atteindre tous les modes quelconques de rébellion dont on peut se rendre coupable envers les agents et gardes assermentés des chemins de fer; et que ceux-ci ont droit de verbaliser même lorsqu'ils agissent en dehors des limites tracées par l'article 23. (Journal *le Droit* du 8 octobre.)

741. Les procès-verbaux des *délits* et *contraventions* font foi jusqu'à preuve contraire (*ibid.*); il n'en serait pas de même de ceux qui constateraient des crimes, parce que la preuve testimoniale est un élément essentiel et indispensable de la procédure criminelle.

742. Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers peuvent verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils sont attachés (*ibid.*). C'est là une exception au droit commun, dont, par cela même, le bénéfice doit être restreint aux fonctionnaires désignés.

743. Les procès-verbaux dressés en vertu de l'art. 23 doivent être visés pour timbre et enregistrés en débet. (ART. 24.)

744. Ceux qui ont été dressés par des *agents de surveillance et gardes assermentés* doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent (*ibid.*).

Comme la loi ne précise pas le délai dans lequel l'enregistrement du procès-verbal devra avoir lieu, l'appréciation de ce délai demeure abandonnée à la prudence des conseils de préfecture ou des tribunaux correctionnels, qui pourront se fonder, par analogie, sur le délai fixé pour l'affirmation.

CHAPITRE V.

DE LA JURIDICTION ET DE LA COMPÉTENCE.

---

745. Afin de déterminer d'une manière nette et précise toutes les règles de juridiction et de compétence applicables en matière de chemins de fer, nous procéderons d'après la division que nous avons admise jusqu'à présent dans notre travail, et nous considérerons les compagnies eu égard aux contestations qu'elle peuvent avoir avec leurs actionnaires, avec l'Etat et avec le public. Nous consacrerons une section distincte à l'examen de chacun de ces points de vue particuliers.

SECTION Ire. — Contestations entre les compagnies et les actionnaires.

746. Ces sortes de contestations, lorsqu'elles s'é-

lèvent pour raison de la société, doivent, aux termes de l'art. 51 du Code de commerce, rappelé par les statuts de toutes les compagnies (V. Bordeaux à Orléans, art. 53), être jugées par des arbitres.

747. Le mode de nomination des arbitres et la procédure à suivre se trouvent déterminés par les art. 53 et suivants du même Code; et, comme les statuts sociaux ne stipulent jamais la renonciation à l'appel ni au pourvoi en cassation contre le jugement arbitral, il en résulte que ce jugement peut être attaqué par l'une et par l'autre de ces deux voies.

748. Le lieu où les contestations ci-dessus doivent être jugées est celui du siége de la compagnie. En effet, si l'action est intentée par l'actionnaire contre le compagnie, celle-ci étant défenderesse, il faut appliquer le principe général posé dans le paragraphe 1er de l'art. 59 du Code de procédure civile. Si, au contraire, la compagnie est demanderesse, c'est le cas d'appliquer la disposition du paragraphe 4 du même article, portant qu'en matière de société, tant qu'elle existe, le défendeur doit être assigné devant le juge du lieu où elle est établie.

749. Les actes judiciaires ou extrà-judiciaires à signifier par la compagnie à l'un de ses actionnaires, doivent l'être au domicile que les statuts l'obligent ordinairement d'élire dans la ville où elle est établie; à défaut d'élection de domicile dans ce lieu, les significations sont valablement faites au parquet du procureur du roi du tribunal de première instance de la localité.

SECTION II. — Contestations entre les compagnies et l'Etat.

750. Tous les cahiers de charges contiennent une disposition portant que les contestations qui s'élèveront entre les compagnies et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des cahiers de charges, seront jugées administrativement par les conseils de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

751. Pour bien faire comprendre cette disposition et surtout le sens du mot *contestation*, qui s'y trouve, il est nécessaire de donner quelques notions sur la nature, le but et le mode d'action de l'autorité administrative.

Dans le plus grand nombre des cas, elle agit en vertu d'un pouvoir de commandement, par suite duquel elle ordonne des mesures générales, ou prend des décisions spéciales sur des matières confiées à ses soins. Son pouvoir est alors discrétionnaire, dans la limite des attributions administratives. Si des réclamations s'élèvent contre les actes émanés de son autorité, ces réclamations ne constituent pas un véritable litige, des contestations proprement dites. L'autorité ne les reçoit et ne les examine que pour s'éclairer sur l'opportunité de la mesure qu'elle a prise ou qu'elle est invitée à prendre. Elle peut donc rejeter purement et simplement ces réclamations, ou même les rejeter implicitement en n'y répondant pas. La raison en est que, dans ces cas, les décisions prises

ou à prendre par l'autorité ne peuvent blesser que des *intérêts* et non des *droits*.

752. Dans d'autres circonstances, au contraire, l'autorité administrative se trouve en présence de droits que l'on fait résulter d'une loi, d'une ordonnance, ou d'un contrat, droits qu'elle est obligée de respecter, et qu'elle est appelée à proclamer par ses décisions. Elle n'agit plus alors en vertu d'un pouvoir discrétionnaire; elle exerce une véritable juridiction ; la matière est contentieuse; une procédure régulière a lieu, et des juges pris dans le sein de l'administration prononcent une décision, qui a tous les effets des jugements ordinaires, dès qu'elle est revêtue de la signature royale (1).

753. Les contestations dont la disposition précitée des cahiers de charges attribue la connaissance aux conseils de préfecture et au conseil d'Etat, doivent nécessairement appartenir à cette seconde catégorie. Pour qu'elles puissent être soumises à ces juridictions, il faut qu'elles aient pour objet, non de simples intérêts, mais des droits allégués soit par les compagnies, soit par l'administration.

754. On devrait considérer comme des contestations de cette nature celles qui s'éléveraient entre

---

(1) Cette distinction judicieuse entre les *droits* et les *intérêts*, qui sert de base à la théorie générale sur le *contentieux administratif*, a été puisée dans un excellent article de M. Foucart, professeur de droit administratif à la faculté de Poitiers, inséré dans l'*Encyclopédie du Droit*, publiée par MM. Sebire et Carteret, avocats. (*V.* t. 6, v° *Contentieux administratif.*)

une compagnie et l'administration, par exemple, sur les points suivans : 1° à la charge de qui doit être le forage des puits destinés à alimenter les machines des convois (V. n°s 262 et 298)? 2° si la réparation d'un ouvrage d'art détruit par un fait de force majeure doit être à la charge de la compagnie ou à celle de l'Etat (V. n° 308); 3° si, dans ce cas, l'interruption de l'exploitation du chemin, pendant le temps que durent les travaux de réparation, donne droit pour la compagnie à une prolongation dans la durée de sa jouissance (V. n° 279). — Dans tous ces cas et autres analogues, il y a des *droits* en lutte, des questions contentieuses; l'autorité n'est point *discrétionnaire*, elle exerce une *juridiction*, elle *juge*.

755. Si l'on suppose, au contraire, qu'une compagnie qui veut se présenter à une adjudication ne soit pas admise par le ministre à concourir; qu'une autre qui a obtenu une concession se plaigne, par exemple, de ce que le ministre exige un trop grand nombre de voitures pour le service, de ce que les mesures de police prescrites par lui ou par les agents de l'administration sont trop rigoureuses et trop gênantes, de ce que le traitement du commissaire du roi, fixé par la loi de concession, est trop onéreux pour la compagnie, et qu'il doit être réduit : dans tous ces cas, la réclamation ne peut se fonder que sur un intérêt froissé, et non sur un droit; car les lois de concession confèrent au ministre des travaux publics un plein pouvoir pour accorder ou refuser le droit de concourir à l'adjudication aux compagnies qui se présentent; pour déterminer le nombre de voitures nécessaire au service de l'exploitation des chemins de fer;

pour prescrire toutes les mesures de police qui lui paraissent utiles dans l'intérêt public, et pour maintenir le traitement du commissaire du Roi au chiffre qui a été fixé par les ordonnances. Dans ces divers cas et autres semblables, l'autorité agit en vertu de son pouvoir discrétionnaire; les réclamations qu'on lui adresse ne constituent pas de véritables contestations, et dès lors, elle les admet ou les rejette, sans que ses décisions puissent être attaquées par un moyen quelconque.

756. Pour que les contestations, dont les cahiers de charges attribuent la connaissance aux conseils de préfecture et au conseil d'Etat, rentrent dans leur compétence, il faut, aux termes de la disposition précitée, qu'elles réunissent une double condition, savoir: que la difficulté s'agite entre la compagnie et l'administration, et qu'elle porte sur l'interprétation ou l'exécution des clauses de la concession.

757. Ces deux conditions se rencontrent-elles dans le cas où une difficulté s'élève entre une compagnie et une ville, sur le point de savoir à la charge de laquelle des deux parties doivent être les frais de service spéciaux d'octroi, nécessités par l'entrée du chemin dans la ville? Dans une espèce entre la compagnie du chemin de fer de Rouen et la ville de Paris, on disait, dans l'intérêt de la compagnie, pour établir l'incompétence du conseil de préfecture, 1° qu'il ne s'agissait point d'interpréter ni d'exécuter une clause du cahier des charges (aucune de ces clauses n'avait prévu, en effet, le point en litige.); 2° qu'il ne s'agissait pas d'une contestation entre la compagnie et l'administration, le cahier des charges devant s'entendre de

l'administration générale et non de l'administration particulière d'une ville. Néanmoins le conseil d'Etat se prononça pour la competence du conseil de préfecture (Ord. 17 juillet 1843, S. V. 44. 2. 391; J. P. Jurispr. adm., tome 8, p. 607). Cette décision est peut-être fondée en ce qui concerne la première condition; mais il nous paraît difficile de la justifier en ce qui touche la seconde.

758. La règle qui attribue aux conseils de préfecture la connaissance des contestations entre les compagnies et l'administration doit recevoir exception, lorsque des lois spéciales les ont soumises à une autre juridiction. Ainsi toutes les difficultés qui peuvent s'élever entre une compagnie et l'administration des contributions indirectes, à raison du dixième du prix des places dû au tresor, doivent être portées devant les tribunaux civils de première instance, sauf le pourvoi devant la Cour de cassation.

759. Le conseil de préfecture, compétent pour connaître des contestations dont nous venons de parler est celui du département dans lequel la compagnie a élu domicile, ainsi que le cahier des charges lui en fait une obligation (V. *suprà*, n°s 449); et, à défaut d'élection de domicile, celui désigné pour ce cas par le même acte législatif (V. *suprà*, n° 450).

SECTION III. — Contestations entre les compagnies et le public.

760. Ces contestations doivent être décidées tantôt par le gouvernement, tantôt par les Tribunaux ordinaires.

761. Elles doivent être décidées par le gouvernement (1), lorsque la sécurité des voyageurs, l'ordre du service, la conservation des chemins, enfin, lorsque l'intérêt général n'est pas étranger à la solution.

Elles tombent, au contraire, dans le domaine des tribunaux ordinaires, lorsqu'elles ne mettent en jeu que des intérêts purement privés, et que la décision ne peut avoir aucune influence sur les droits du public.

762. Par suite de cette distinction, qui sert de règle fondamentale en cette matière, on doit attribuer au gouvernement la connaissance et le jugement des difficultés qui peuvent s'élever entre deux compagnies d'embranchement ou de prolongement, soit sur le mode d'exercice réciproque du droit de libre parcours appartenant à chacune d'elles, soit, dans le cas de non-usage de ce droit, sur les moyens d'empêcher l'interruption du service de transport aux points extrêmes des diverses lignes; et, au contraire, les tribunaux ordinaires devraient être appelés à connaître des contestations existantes entre deux compagnies, à l'occasion d'un chargement opéré par l'une d'elles en dehors de sa ligne; parce que si l'intérêt public se trouve engagé dans le premier cas, on n'agite, dans

(1) Nous disons par le *gouvernement* et non par les *tribunaux administratifs*, parce que tout ce qui, en matière de chemins de fer, touche à l'intérêt général, rentre dans les attributions de l'autorité qui commande, et non de l'autorité qui juge. Ce ne sont pas les conseils de préfecture, mais le gouvernement qui décide en pareil cas par voie d'ordonnances royales.

le second, qu'un simple intérêt pécuniaire, qui peut être important pour les deux compagnies litigantes, mais dont le sort n'affecte directement ni indirectement la généralité des citoyens.

763. A qui appartient l'interprétation du cahier des charges, lorsqu'il s'agit de savoir si une compagnie de chemin de fer est obligée de transporter les marchandises à toute réquisition? La question ayant été soumise au tribunal de Saint-Etienne, il se déclara compétent pour la juger. Mais le pourvoi formé contre sa décision a été admis par la Chambre des requêtes, le 29 janvier 1845 (V. *Gazette des Tribunaux* du 30).

764. La règle ci-dessus posée est soumise à quelques exceptions que certaines lois spéciales y ont apportées. Ainsi, par exemple, la réclamation que forme un propriétaire en indemnité pour occupation temporaire de terrains, ou extraction de matériaux, ne touche aucunement à l'intérêt public, et cependant elle n'est point de la compétence des tribunaux ordinaires; et, d'un autre côté, si on la considère comme étant d'un intérêt général, elle devrait, d'après la règle ci-dessus, être jugée par le gouvernement, et, cependant la loi du 16 septembre 1807 veut qu'elle soit soumise au conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat.

765. Les tribunaux ordinaires qui, d'après la distinction ci-dessus, doivent connaître des contestations soit des compagnies entre elles, soit des compagnies avec le public, sont, suivant les cas, les tribunaux de commerce, les tribunaux civils, les tribunaux de paix et les Cours royales.

766. Afin de bien faire comprendre les attributions qui appartiennent à chacune de ces juridictions en matière de chemins de fer, nous croyons utile de donner un aperçu des principes qui régissent la compétence en général.

On sait que toutes les juridictions ont deux sortes de compétence. Une compétence d'attribution ou *ratione materiæ*, et une compétence territoriale ou *ratione personæ*. La première est déterminée par la nature de la contestation qui en attribue la connaissance à telle juridiction, plutôt qu'à telle autre d'un ordre différent. Etablie dans un intérêt public, afin de maintenir la division entre les divers pouvoirs de l'Etat, elle ne peut être changée par la volonté des parties. La seconde détermine, entre plusieurs juridictions du même ordre, celle qui doit connaître de l'affaire, en considération tantôt du domicile du défendeur, tantôt du lieu où la convention a été passée ou exécutée, tantôt enfin de la nature des circonstances dans lesquelles la contestation a pris naissance. Cette dernière espèce de compétence n'ayant été établie que dans l'intérêt privé des parties, elle peut être modifiée par le concours de leur volonté.

Faisons l'application de chacune de ces deux sortes de compétence aux contestations en matière de chemins de fer.

767. *Compétence d'attribution.* — En règle générale, les contestations privées qui s'élèvent entre les compagnies de chemins de fer, à raison de leur entreprise, et les simples particuliers, doivent être jugées par les tribunaux de commerce, parce que toute en-

treprise de transport constitue un acte de commerce (C. comm. art. 632, § 3.—V. *suprà*, n° 453).

Ainsi les actes faits par ces compagnies sont soumis à la juridiction commerciale, pourvu toutefois qu'ils se rattachent à leur entreprise et en fassent l'objet principal.

768. La compétence des tribunaux de commerce n'est pas douteuse, lorsque l'action est dirigée contre les entrepreneurs de transports par des individus commerçants.

769. Si l'action est intentée par un simple particulier contre une compagnie de chemin de fer, elle peut également être portée devant les juges consulaires. Car l'entrepreneur de transports faisant un acte de commerce par son entreprise, il est sans importance, pour déterminer la compétence des tribunaux, que celui qui a des répétitions à exercer contre lui soit lui-même ou ne soit pas commerçant, qu'il ait fait ou non un acte de commerce (Bourges, 23 nov. 1835; S.-V. 37. 2. 466; D. P. 37. 2. 92).

770. Nous disons que l'action *peut*, dans le cas ci-dessus, être portée devant les tribunaux de commerce. Mais ce n'est pas une nécessité pour le non-commerçant, qui n'a pas fait acte de commerce, de porter devant ces tribunaux la demande qu'il forme contre une compagnie de chemin de fer; il peut indistinctement agir devant le tribunal de commerce ou devant la juridiction ordinaire. Cette doctrine, qui était consacrée par l'ordonnance de 1673 (V. tit. 12, art. 10), a été contestée, sous le Code de commerce, par quelques Cours royales et par certains auteurs (V. Bastia, 10 août 1831; S.-V. 33. 2. 87; D. P.

32. 2. 198.—Orléans, 5 mars 1842; S.-V. 42. 2. 393; J. P. 1842. 1. 452.—V. aussi Locré, t. 8, p. 200; Favard de Langlade, v° *Trib. de comm.*, sect. 2, § 1er, n° 4; Carré, *Lois de la compét.*, art. 385, n° 487; Orillard, nos 234 et 235); mais elle s'appuie sur les plus graves autorités (V. MM. Pardessus, t. 5, n° 1347; Merlin, *Quest. de droit*, v° *Commerce* (*actes de*), § 9; Horson, *Quest.* 205; Dageville, t. 1er, p. 17; Nouguier, *Des trib. de comm.*, t. 1er, p. 350.) et sur la jurisprudence formelle de la Cour de cassation, constatée par deux arrêts, l'un du 12 déc. 1836 (S.-V. 37. 1. 412; D. P. 37. 1. 194; J. P. 3e édit. t. 1er de 1837, p. 620), l'autre du 6 nov. 1843 (S.-V. 44. 1. 168; J. P. 1844. 1. 374). Ce dernier arrêt est ainsi conçu : « Attendu que la juridiction commerciale est une juridiction d'exception qui doit être restreinte dans les limites expressément tracées par la loi; attendu qu'il n'est pas méconnu par l'arrêt attaqué que le demandeur en cassation n'était pas négociant, marchand ou banquier, et n'a pas fait personnellement acte de commerce; que, d'après l'art. 631, il n'était pas soumis à la juridiction commerciale; attendu que si l'absence en sa personne de la qualité de commerçant et la nature de l'obligation, en ce qui le concerne, lui conféraient le droit de ne point subir la juridiction commerciale devant laquelle il aurait été assigné, il n'était point tenu davantage de subir cette juridiction lorsqu'il se constituait demandeur... casse. »

771. Cet arrêt résout une autre question qui se lie à celle que nous venons d'examiner : c'est de savoir si les compagnies, lorsquelles ont une action à

intenter contre un non-commerçant, peuvent porter la demande devant le tribunal de commerce, ou si elles doivent toujours la porter devant le tribunal civil? La solution dans ce dernier sens, qui résulte de l'arrêt précité, ainsi que de celui de 1836 de la même Cour, n'a rien que de parfaitement équitable. En effet, si la compétence commerciale est la compétence naturelle des commerçants et par conséquent des compagnies de chemins de fer, d'un autre côté, la juridiction civile est la juridiction naturelle des simples particuliers, et les compagnies, en traitant avec un non-commerçant, n'ont pas dû compter qu'il consentirait à plaider devant le tribunal de commerce, dont son engagement ne le rendait pas personnellement justiciable.

772. La question de savoir devant laquelle des deux juridictions consulaire ou civile doivent être portées les demandes en paiement du prix d'effets confiés à une entreprise de messageries et qui auraient été perdus ou avariés, était autrefois résolue d'après la distinction ci-dessus, c'est-à-dire que le voyageur pouvait assigner à son choix l'entreprise devant le tribunal civil ou devant le tribunal consulaire (V. arrêts précités, de Bourges, 23 nov. 1835, et de cassation, du 12 déc. 1836.—Carré, t. 2, p. 576; Vincens, t. 1er, p. 131; Orillard, n° 328). Cette distinction ne peut être admise maintenant que pour les demandes de cette nature d'une valeur excédant 1500 francs. Quant à celles dont le chiffre ne s'élève pas à cette somme, la loi du 25 mai 1838, par son article 2, en a déféré la connaissance, en dernier ressort, au juge de paix du lieu de l'arrivée, jusqu'à

la valeur de 100 fr., et, à la charge d'appel, jusqu'à 1500 fr.

773. Cette disposition est générale et absolue; elle ne laisse pas aux voyageurs la faculté de saisir les tribunaux de commerce de leurs réclamations contre les entreprises de chemins de fer ou de bateaux à vapeur, en vertu de la disposition générale de l'art. 632 du Code de commerce (Cour royale de Paris, 13 février 1844.—V. *Gazette des Tribunaux* du 14).

774. Mais il faut bien remarquer que cette disposition ne parle que des effets *accompagnant les voyageurs*; et que, dès-lors, les juges de paix ne seraient pas compétents pour connaître des demandes en paiement de marchandises avariées ou perdues, dont le transport aurait été confié à une entreprise de chemin de fer, sans que le voyageur les accompagnât. Le motif qui a dicté l'art. 2 de la loi de 1838 explique et justifie cette différence. On n'a pas voulu qu'un voyageur, en cas de perte ou d'avarie de ses effets, fût forcé de s'adresser à la justice ordinaire et d'en subir toutes les lenteurs pendant le cours de son voyage : le même inconvénient n'existe pas lorsque la marchandise voyage seule.

775. Le juge de paix connaît également, dans les limites ci-dessus tracées, des réclamations pour retards et frais de route (même article).

776. Les appels contre les décisions des juges de paix, quand il y a lieu, sont portés devant les tribunaux civils de première instance.

777. Les compagnies de chemins de fer exigent, comme toutes les entreprises de transports organisées sur une grande échelle, des cautionnements de la

part de leurs préposés. De là est née la question de savoir quelle est la juridiction compétente pour statuer sur l'action en restitution de ces cautionnements. Un arrêt de la Cour royale de Bordeaux, du 19 avril 1833 (S. V. 34. 2. 318; D. P. 34. 2. 22), s'est prononcé pour la compétence exclusive des tribunaux de commerce, sur le motif que c'est à l'occasion de leur commerce que les entrepreneurs de transports reçoivent ces cautionnements et prennent l'engagement des les restituer. M. Vanufhel (du *Contrat de louage*, etc., n° 53) décide, au contraire, que les seuls tribunaux compétents sont les tribunaux civils. Selon lui, les engagements pris ou les actes faits par les entrepreneurs de transports, et qui se réfèrent à leur entreprise sans en avoir été l'objet, ne les soumettent à la juridiction commerciale qu'autant que, par ailleurs, les engagements seraient réputés par la loi actes de commerce; or, dit-il, la réception par un entrepreneur de transports d'un cautionnement pour garantir la gestion d'un préposé, n'a pas ce caractère.

Nous pensons que chacune de ces deux opinions est trop absolue, et qu'il y a lieu d'admettre encore ici la distinction que nous avons proposée pour les cas ci-dessus. En effet, la réception du cautionnement nous paraît constituer un acte de commerce de la part de l'entreprise de transports, mais non de la part du préposé; dès-lors, celui-ci peut assigner à son choix devant le tribunal civil ou devant le tribunal de commerce.

778. L'art. 634 du Code de commerce, § 1er, défère aux tribunaux de commerce la connaissance des

actions *contre* les facteurs, commis des marchands ou leurs serviteurs, pour le fait du trafic du marchand auquel ils sont attachés. Cette disposition est évidemment applicable aux compagnies de chemins de fer; d'où l'on doit conclure qu'elles devraient porter devant les tribunaux de commerce les actions de cette nature qu'elles auraient à intenter contre leurs facteurs ou préposés.

779. Mais la loi ne désigne pas la juridiction qui doit connaître des actions intentées par les facteurs et préposés contre les marchands. Est-ce à dire que les tribunaux de commerce sont incompétents à cet égard? Nous ne le pensons pas. L'ordonnance de 1673, tit. 12, art. 5, admettait la réciprocité. D'ailleurs, les maîtres commerçants seraient mal venus à se plaindre d'être traduits devant la juridiction consulaire, qui est leur juridiction naturelle. Mais nous pensons aussi que les facteurs et préposés pourraient saisir la juridiction civile, puisqu'ils ne sont point commerçants, et qu'ils ne sont point réputés avoir fait acte de commerce en traitant pour leurs maîtres ou patrons (*V.* dans ce sens, arrêt précité de la Cour de cassation, du 12 déc. 1836).

780. *Compétence territoriale ou* ratione personæ. — Cette espèce de compétence est déterminée tant par la règle générale posée dans l'art. 59 du Code de procédure civile, que par la règle spéciale aux matières de commerce, qui est écrite dans l'art. 420 du même Code.

781. Aux termes de l'art. 59, le défendeur, en matière personnelle, doit être assigné devant le tribunal de son domicile, et s'il n'a pas de domicile, devant

le tribunal de sa résidence. S'il y a plusieurs défendeurs, devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, au choix du demandeur; en matière de garantie, devant le juge où la demande originaire est pendante (§ § 1, 2 et 3).

782. Ces règles ont été modifiées, pour les matières commerciales, par l'art. 420 ainsi conçu : « Le demandeur pourra assigner, à son choix, devant le tribunal du domicile du défendeur; devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite *et* la marchandise livrée; devant celui de l'arrondissement dans lequel le paiement devait être effectué. »

Appliquons ces règles aux contestations les plus fréquentes que les compagnies peuvent avoir à soutenir, soit en qualité de simples voituriers, soit en qualité de commissionnaires.

783. Si la demande a pour objet l'exécution d'une obligation non contractuelle, les compagnies doivent être assignées au tribunal du lieu où les statuts ont fixé le siége social, quelle que soit l'importance matérielle de l'établissement formé ailleurs qu'au siége social. C'est ce qui a été décidé par la Cour de cassation dans l'espèce suivante.

Le 10 avril 1844, le sieur Duchemin fit assigner la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen devant le tribunal de commerce de cette dernière ville, en la personne de M. le comte Dulaur, pour se voir faire défense d'accomplir, en son nom et pour son compte personnel, aucun acte de transport ou de sollicitation par préposés et agents spéciaux en dehors de l'enceinte de chemin du fer, de modifier en quoique ce fût les conditions du tarif contenu dans

l'art. 35 du cahier des charges, de s'occuper en aucune façon de réexpédition de marchandises ou de camionnage au-delà de ses gares, etc.

Sur cette assignation, la compagnie opposa l'incompétence du tribunal de commerce de Rouen, à raison de son domicile social, qu'elle soutenait avoir été fixé à Paris par l'art. 3 de ses statuts approuvés.

Le 3 juin, jugement par lequel le tribunal de commerce se déclare incompétent à raison de la matière.

Sur l'appel, arrêt du 15 juillet qui infirme et renvoie la cause devant le même tribunal composé d'autres juges.

La compagnie demanda l'annulation de cet arrêt par voie de règlement de juges.

4 mars 1845, arrêt de la Chambre des requêtes qui statua en ces termes, en ce qui concerne la question actuelle :

« En ce qui touche l'incompétence à raison du domicile ; — Considérant que, quelle que soit l'importance de l'établissement commercial créé à Rouen par la compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Rouen, il n'en est pas moins vrai que c'est à Paris que les statuts de cette compagnie ont fixé le siége de la société et le centre de son administration ; — Que c'est dès lors l'établissement de Paris qui est la maison sociale et le principal établissement ; et que, d'après les art. 59 et 69 du Code de procédure civile, c'est devant les juges de Paris, lieu du domicile de la compagnie, qu'elle devait être assignée ; — Que c'est à tort que l'on soutient qu'une société doit avoir autant de domiciles commerciaux qu'elle a d'établissements ; qu'une société est un être moral

dont la condition, sous le rapport du domicile, est déterminée par les art. 642 et suivants du Code de commerce; — Qu'il est vrai que lorsqu'une société de commerce a contracté des obligations, fait des livraisons de marchandises, promis d'effectuer des paiements dans des lieux autres que celui du siége social, l'action dirigée contre elle peut suivre le *forum contractûs*, plutôt que le *forum rei*, conformément à l'art. 420 du Code de procédure; mais que ces circonstances ne se rencontrent pas dans l'espèce, et qu'il faut s'en tenir à la règle générale d'après laquelle le tribunal du domicile du défendeur est le tribunal naturellement compétent; — Renvoie les parties devant le tribunal de commerce de la Seine, etc. (V. journal *le Droit* du 25 mars 1845).

On voit, par les motifs de cet arrêt, qu'il a jugé dans une espèce qui se trouvait tout-à-fait en dehors des cas prévus par l'art. 420; car il ne s'agissait ni de promesse faite et de marchandise livrée, ni de paiement effectué dans le lieu du tribunal devant lequel l'assignation avait été donnée. La Cour donne à entendre très clairement, par la distinction consignée dans sa décision, qu'elle aurait jugé différemment, si l'une de ces circonstances s'était rencontrée dans la cause.

784. Par application du même principe, si une compagnie refusait d'effectuer un transport de marchandises à certaines conditions qu'un commerçant prétendrait avoir été acceptées par les agents de la compagnie, nous pensons que l'action du commerçant devrait être portée devant le tribunal du siége de

celles-ci, car c'est la question de l'existence même de l'engagement qui serait alors à juger.

785. En cas de perte ou d'avarie de la marchandise expédiée, le destinataire peut assigner, soit devant le tribunal du domicile ci-dessus indiqué, soit devant celui où la promesse d'expédier a été faite et où la marchandise devait être livrée d'après la convention, soit devant celui où la compagnie avait droit d'exiger le paiement.

786. Si c'est la compagnie qui demande le paiement du prix du transport de la marchandise dont elle s'est chargée, elle peut assigner, à son choix, soit devant le tribunal du domicile de l'expéditeur, soit devant le tribunal du lieu où la livraison a été faite, à moins qu'il ne résulte de la convention que le paiement devait être effectué dans un autre lieu (Cass., 14 mars 1826, J. P., 3e édit. à sa date).

787. Un arrêt de la Cour de Trêves, du 26 janvier 1810 (J. P., 3e édit. à sa date), a décidé que le voiturier qui, par force majeure, était obligé de décharger les marchandises à lui confiées dans un lieu autre que celui pour lequel elles étaient destinées, et où il devait être payé du prix du transport, pouvait assigner le propriétaire en paiement de ce qui lui était dû devant le tribunal où il avait été obligé de décharger ; mais il faut remarquer que, dans l'espèce, se trouvait cette circonstance, relevée par l'arrêt, que le propriétaire avait disposé dans le lieu du déchargement de la totalité ou d'une partie des marchandises laissées en route. Sans cette circonstance, l'arrêt aurait, à notre avis, violé l'article 420 du Code de procédure civile ; avec cette circonstance, au con-

traire, il se justifie pleinement; car le fait, par le propriétaire, d'avoir disposé de la marchandise dans le lieu du déchargement forcé impliquait, de sa part, un consentement à ce que ce lieu fût considéré comme celui de la destination de la marchandise et du paiement du prix du transport.

788. La compagnie qui, en qualité de commissionnaire, est actionnée en justice à raison de marchandises à elle confiées pour les faire parvenir d'un lieu à un autre, et qui a employé des correspondants ou agents intermédiaires pour le transport, peut assigner ces derniers en recours devant le tribunal saisi de la demande principale.

789. Les compagnies de chemins de fer peuvent-elles être assignées en la personne de leurs agents et aux bureaux de leurs préposés, sans l'observation des délais de distance?

Un jugement du tribunal de commerce de Rouen, du 20 octobre 1845, et un arrêt de la première chambre de la Cour de cette ville, ont résolu cette question affirmativement, en se fondant sur les nombreux inconvénients que pourrait entraîner, pour le commerce, l'observation des délais de distance, qui peuvent en effet être quelquefois très longs, et sur l'usage où sont les entreprises générales de diligences de répondre aux assignations qui leur sont données en leurs bureaux et en la personne de leurs préposés.

Mais ce sont là des considérations plutôt que de véritables raisons de décider. En effet, aucune disposition soit des lois générales de procédure, soit des lois spéciales de concession, n'a assimilé, sous le rap-

port de la forme à suivre pour les ajournements, les compagnies de chemins de fer à des administrations publiques ; dès lors, il y a lieu de suivre à leur égard les règles ordinaires. Nous devons faire remarquer d'ailleurs que si les lenteurs résultant de l'observation des délais de distance peuvent être, dans certains cas, préjudiciables aux expéditeurs dans leurs rapports avec les compagnies de chemins de fer, l'inobservation de ces délais pourrait très souvent devenir fatale à ces compagnies. En effet, leurs agents ou préposés assignés pourraient, dans beaucoup de cas, n'avoir pas le temps suffisant pour demander à leurs chefs les renseignements nécessaires pour se mettre en état de défendre aux actions intentées aux compagnies. Nous pensons donc que c'est au siége principal de la société, et en la personne des administrateurs, ou de l'associé délégué par les statuts, que doivent être délivrées les assignations (Voir, dans ce sens, deux arrêts de la deuxième chambre de la même Cour de Rouen, en date des 28 juin 1844 et 19 octobre 1846. *Gazette des Tribunaux* du 21 octobre 1846).

790. Les tribunaux de commerce, comme les tribunaux civils, jugent en dernier ressort, 1° toutes les demandes dans lesquelles les parties justiciables de ces tribunaux, et usant de leurs droits, déclarent vouloir être jugées définitivement et sans appel; 2° toutes les demandes dont le principal n'excède pas la valeur de 1500 francs (L. du 8 mars 1840, art. 1er).

SECTION IV. — Matières pénales.

791. Les faits qui peuvent donner lieu à une répression pénale, en matière de chemins de fer, ainsi que nous avons eu occasion de l'expliquer dans le cours de ce travail, doivent être jugés d'après les principes ordinaires, c'est-à-dire que les Cours d'assises, les tribunaux correctionnels, ou les tribunaux de simple police, connaissent de ces faits, suivant qu'ils constituent des crimes, des délits ou des contraventions.

792. Il n'y a d'exceptions à cette règle que celles apportées par les lois et règlements en matière de grande voirie pour certaines contraventions punissables d'une simple amende (V. *suprà*, n° 619 et suivants).

793. Sont également compétents, le tribunal du lieu du crime ou du délit, celui de la résidence du prévenu, et celui du lieu où le prévenu peut être trouvé (V. Cod. d'ins. crim., art. 23).

FIN (1).

---

(1) Voir à la fin de l'*Appendice*, note deuxième.

APPENDICE.

Extrait de l'ordonnance du Roi portant règlement sur les voitures publiques (16-26 juillet 1828).

Art. 1er. Les propriétaires ou entrepreneurs de voitures publiques allant à destination fixe se présenteront, dans la quinzaine de la publication de la présente ordonnance, dans le département de la Seine, devant le préfet de police, et dans les autres départements, devant les préfets ou sous-préfets, pour faire la déclaration du nombre de places qu'elles contiennent, du lieu de leur destination, du jour et de l'heure de leur départ, de leur arrivée et de leur retour, à peine d'être poursuivis conformément à l'art. 3, titre 3 de la loi du 29 août 1790.

Toute nouvelle entreprise est soumise à la même déclaration.

Lorsqu'un propriétaire ou entrepreneur de voitures publiques augmentera ou diminuera le nombre de ses voitures ou le nombre de places de chacune d'elles, lorsqu'il changera le lieu de sa résidence ou qu'il transférera son entreprise dans une autre commune, il en fera la déclaration préalable, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

2. Aussitôt après la déclaration, les préfets ou sous-préfets ordonneront la visite desdites voitures par des experts nommés par eux, afin de constater si elles sont entièrement conformes à ce qui est prescrit par la présente ordonnance,

et si elles n'ont aucun vice de construction qui puisse occasionner des accidents.

Néanmoins, les voitures actuellement en construction et qui seront présentées à l'examen des experts dans les trois mois de la publication de la présente ordonnance, ne seront point assujetties aux dispositions prescrites par les art. 10 et 13 qui suivent, pourvu cependant qu'elles soient construites suivant toutes les règles de l'art.

Aucune voiture ne pourra être mise pour la première fois en circulation avant la délivrance de l'autorisation du préfet, rendue sur le rapport des experts.

Dans le cas où les voitures actuellement en circulation seraient reconnues avoir dans leur construction des défectuosités assez graves pour amener des accidents, le préfet, après avoir entendu les experts, pourra en défendre la circulation jusqu'à ce que ces défectuosités aient été corrigées.

Les entrepreneurs auront, dans tous les cas, la faculté de nommer, de leur côté, un expert qui opérera contradictoirement avec ceux de l'administration.

Le préfet prononcera au vu du rapport de ces experts.

Les visites des voitures ne pourront être faites qu'au principal établissement de chaque entreprise.

3. Le préfet transmettra au directeur des contributions indirectes copie par extrait des autorisations par lui accordées en vertu de l'article précédent.

Les directeurs ne délivreront l'estampille prescrite par l'art. 117 de la loi du 25 mars 1817, que sur le vu de cette autorisation qu'ils inscriront sur un registre.

4. Chaque voiture portera à l'extérieur le nom du propriétaire ou de l'entrepreneur, et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes.

5. Elle portera dans l'intérieur l'indication du nombre de places qu'elle contient, ainsi que le nnméro et le prix de chaque place, du lieu du départ à celui de la destination.

Les propriétaires ou entrepreneurs de voitures publiques ne pourront y admettre un plus grand nombre de voyageurs que celui que porte l'indication ci-dessus.

ORDONNANCE portant que le territoire du royaume, en ce qui concerne les chemins de fer, sera divisé en cinq inspections (22 juin-13 août 1842).

Louis Philippe, etc.—Art. 1er. Le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sera divisé en cinq inspections. Le ministre des travaux publics en arrêtera la circonscription.

2. Le service de chaque inspection sera confié à un inspecteur divisionnaire adjoint des ponts et chaussées. En conséquence, le nombre des inspecteurs divisionnaires adjoints des ponts et chaussées est porté de deux à cinq.

3. Chaque inspecteur divisionnaire adjoint sera chargé de la direction des études de chemins de fer dans le territoire de son inspection. Il sera chargé, en outre, dans l'étendue du même territoire, de la surveillance générale des travaux de chemins de fer exécutés soit par l'Etat, soit par des compagnies particulières, indépendamment de la surveillance directe exercée soit par les ingénieurs en chef et ordinaires, soit par les agents locaux préposés à cet effet.

4. Les cinq inspecteurs divisionnaires adjoints chargés de la direction des études et de la surveillance des travaux des chemins de fer composeront, avec trois inspecteurs généraux ou divisionnaires des ponts et chaussées, désignés par le ministre des travaux publics, et l'ingénieur secrétaire, la section des chemins de fer, instituée par l'art. 5 de notre ordonnance du 23 décembre 1838.

5. Le ministre des travaux publics désignera, pour chaque session du conseil général des ponts et chaussées, deux des cinq inspecteurs divisionnaires adjoints pour faire partie de ce conseil. Les inspecteurs divisionnaires adjoints non désignés, en vertu du paragraphe précédent, auront droit de séance au conseil général des ponts et chaussées, toutes les fois qu'ils seront membres de commissions spéciales formées pour l'examen préparatoire des projets.

6. Notre ministre secrétaire d'Etat des travaux publics est chargé, etc.

ORDONNANCE relative aux machines et chaudières à vapeur autres que celles qui sont placées sur des bateaux (22 mai-23 août 1843).

Louis-Philippe, etc. Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics; vu les ordonnances des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829 et 25 mars 1830, concernant les machines et chaudières à vapeur, l'ordonnance du 22 juillet 1839 relative aux locomotives employées sur les chemins de fer; les rapports de la commission centrale des machines à vapeur établie près de notre ministre des travaux publics; notre conseil d'Etat entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er.—Seront soumises aux formalités et aux mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance, les machines à vapeur et les chaudières fermées dans lesquelles on doit produire de la vapeur. Les machines et chaudières établies à bord des bateaux seront régies par une ordonnance spéciale.

TITRE Ier. — *Dispositions relatives à la fabrication et au commerce des machines et chaudières à vapeur.*

2. Aucune machine ou chaudière à vapeur ne pourra être livrée par un fabricant si elle n'a subi les épreuves prescrites ci-après. Les dites épreuves seront faites à la fabrique, sur la déclaration des fabricants, et d'après les ordres des préfets, par les ingénieurs des mines, ou, à leur défaut, par les ingénieurs des ponts et chaussées.

3. Les chaudières ou machines à vapeur venant de l'étranger devront être pourvues des mêmes appareils de sûreté que les machines et chaudières d'origine française, et subir les mêmes épreuves. Ces épreuves seront faites au lieu désigné par le destinataire dans la déclaration qu'il devra faire à l'importation.

TITRE II. — *Dispositions relatives à l'établissement des machines et des chaudières à vapeur placées à demeure, ailleurs que dans les mines.*

SECTION Ire. — Des autorisations.

4. Les machines à vapeur et les chaudières à vapeur tant à haute pression qu'à basse pression, qui sont employées à demeure partout ailleurs que dans l'intérieur des mines, ne pourront être établies qu'en vertu d'une autorisation délivrée par le préfet du département, conformément à ce qui est prescrit par le décret du 15 octobre 1810 pour les établissements insalubres et incommodes de 2e classe.

5. La demande en autorisation sera adressée au préfet; elle fera connaître : 1° la pression maximum de la vapeur, exprimée en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, sous laquelle les machines à vapeur ou les chaudières à vapeur devront fonctionner; 2° la force de ces machines exprimée en chevaux (le cheval-vapeur étant la force capable d'élever un poids de 75 kilogrammes à un mètre de hauteur, dans une seconde de temps); 3° la forme des chaudières, leur capacité, et celles de leur tubes bouilleurs, exprimées en mètres cubes; 4° la distance où elles se trouveront des bâtiments appartenant à des tiers et de la voie publique; 5° la nature du combustible que l'on emploiera; 6° enfin le genre d'industrie auquel les machines ou les chaudières devront servir. — Un plan des localités et le dessein géométrique de la chaudière seront joints à la demande.

6. Le préfet renverra immédiatement la demande en autorisation, avec les plans, au sous-préfet de l'arrondissement, pour être transmise au maire de la commune.

7. Le maire procédera immédiatement à des informations *de commodo et incommodo*; la durée de cette enquête sera de dix jours.

8. Cinq jours après qu'elle sera terminée, le maire adressera le procès-verbal de l'enquête, avec son avis, au sous-préfet, lequel, dans un semblable délai, transmettra le tout au préfet, en y joignant également son avis.

9. Dans le délai de quinze jours, le préfet, après avoi

pris l'avis de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, statuera sur la demande en autorisation.

L'ingénieur signalera, s'il y a lieu, dans son avis, les vices de construction qui pourraient devenir des causes de danger, et qui proviendraient soit de la mauvaise qualité des matériaux, soit de la forme de la chaudière, ou du mode de jonction de ses diverses parties; il indiquera les moyens d'y remédier, si cela est possible.

10. L'arrêté par lequel le préfet autorisera l'établissement d'une m achine ou d'une chaudière à vapeur indiquera : 1° le no m du propriétaire; 2° la pression maximum de la vapeur, xprimée en nombre d'atmosphères, sous laquelle la mac hine ou la chaudière devra fonctionner, et les numéros des timbres dont la machine et la chaudière auront été frappées, ainsi qu'il est prescrit ci-après, art. 19; 3° la force de la machine exprimée en chevaux; 4° la forme et la capacité de la chaudière; 5° le diamètre des soupapes de sûreté, la charge de ses soupapes; 6° la nature du combustible dont il sera fait usage; 7° le genre d'industrie auquel servira la machine ou la chaudière à vapeur.

11. Le recours au conseil d'Etat est ouvert au demandeur contre la décision du préfet qui aurait refusé d'autoriser l'établissement d'une machine ou chaudière à vapeur. S'il a été formé des oppositions à l'autorisation, les opposants p ourront se pourvoir devant le conseil de préfecture contre la décision du préfet qui aurait accordé l'autorisation, sauf re cours au conseil d'Etat. Les décisions du préfet, relatives aux conditions de sûreté que les machines ou chaudières à vapeur doivent présenter, ne seront susceptibles de recours que devant notre ministre des travaux publics.

12. Les machines et les chaudières à vapeur ne pourront être employées qu'après qu'on aura satisfait aux conditions imposées dans l'arrêté d'autorisation.

13. L'arrêté du préfet sera affiché pendant un mois à la mairie de la commune où se trouve l'établissement autorisé; il en sera, de plus, déposé une copie aux archives de la commune; il devra d'ailleurs être donné communication dudit arrêté à toute partie intéressée qui en fera la demande.

SECTION II. — Epreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur.

14. Les chaudières à vapeur, leurs tubes bouilleurs et les réservoirs à vapeur, les cylindres en fonte des machines à vapeur, et les enveloppes en fonte de ces cylindres, ne pourront être employés dans un établissement quelconque sans avoir été soumis préalablement, et ainsi qu'il est prescrit au titre 1er de la présente ordonnance, à une épreuve opérée à l'aide d'une pompe de pression.

15. La pression d'épreuve sera un multiple de la pression effective, ou autrement de la plus grande tension que la vapeur pourra avoir dans les chaudières et autres pièces contenant la vapeur, diminuée de la pression extérieure de l'atmosphère. On procédera aux épreuves en chargeant les soupapes des chaudières de poids proportionnels à la pression effective, et déterminée suivant la règle indiquée en l'art. 24. A l'égard des autres pièces, la charge d'épreuve sera appliquée sur la soupape de la pompe de pression.

16. Pour les chaudières, tubes bouilleurs et réservoirs en tôle ou en cuivre laminé, la pression d'épreuve sera triple de la pression effective; cette pression d'épreuve sera quintuple pour les chaudières et tubes bouilleurs en fonte.

17. Les cylindres en fonte des machines à vapeur et les enveloppes en fonte de ces cylindres seront éprouvés sous une pression triple de la pression effective.

18. L'épaisseur des parois des chaudières cylindriques en tôle ou en cuivre laminé, sera réglée conformément à la table n° 1, annexée à la présente ordonnance. L'épaisseur de celle de ces chaudières qui, par leurs dimensions et par la pression de la vapeur, ne se trouveraient pas comprises dans la table, sera déterminée d'après la règle énoncée à la suite de ladite table; toutefois, cette épaisseur ne pourra dépasser quinze millimètres. Les épaisseurs de la tôle devront être augmentées, s'il s'agit de chaudières formées, en partie ou en totalité, de faces planes, ou bien de conduits intérieurs, cylindriques ou autres, traversant l'eau ou la vapeur, et servant soit de foyers, soit à la circulation de la

flamme; ces chaudières et conduits devront, de plus, être, suivant les cas, renforcés par des armatures suffisantes.

19. Après qu'il aura été constaté que les parois des chaudières en tôle ou en cuivre laminé ont les épaisseurs voulues, et après que les chaudières, les tubes bouilleurs, les réservoirs de vapeur, les cylindres en fonte et les enveloppes en fonte de ces cylindres auront été éprouvés, il y sera appliqué des timbres indiquant, en nombre d'athmosphères, le degré de tension intérieure que la vapeur ne devra pas dépasser. Ces timbres seront placés de manière à être toujours apparents, après la mise en place des chaudières et cylindres.

20. Les chaudières qui auront des faces planes seront dispensées de l'épreuve, mais sous la condition que la force élastique ou la tension de la vapeur ne devra pas s'élever, dans l'intérieur de ces chaudières, à plus d'une atmosphère et demie.

21. L'épreuve sera recommencée sur l'établissement dans lequel les machines ou chaudières doivent être employées : 1° si le propriétaire de l'établissement la réclame; 2° s'il y a eu pendant le transport ou lors de la mise en place des avaries notables; 3° si des modifications ou réparations quelconques ont été faites depuis l'épreuve opérée à la fabrique.

SECTION III. — Des appareils de sûreté dont les chaudières à vapeur doivent être munies.

§ 1er. — *Des soupapes de sûreté.*

22. Il sera adapté à la partie supérieure de chaque chaudière deux soupapes de sûreté, une vers chaque extrémité de la chaudière. Le diamètre des orifices de ces soupapes sera réglé d'après la surface de chauffe de la chaudière et la tension de la vapeur dans son intérieur, conformément à la table n° 2 annexée à la présente ordonnance.

23. Chaque soupape sera chargée d'un poids unique, agissant soit directement, soit par l'intermédiaire d'un levier. Chaque poids recevra l'empreinte d'un poinçon.

Dans le cas où il serait fait usage de leviers, ils devront être également poinçonnés. La quotité des poids et la longueur des leviers seront fixées par l'arrêté d'autorisation mentionné à l'art. 10.

24. La charge maximum de chaque soupape de sûreté sera déterminée en multipliant 1 k. 33 gr. par le nombre d'atmosphères mesurant la pression effective, et par le nombre de centimètres carrés mesurant l'orifice de la soupape. La largeur de la surface annulaire de recouvrement ne devra pas dépasser la trentième partie de la surface circulaire exposée directement à la pression de la vapeur, et cette largeur, dans aucun cas, ne devra excéder deux millimètres.

§ II.—*Des manomètres.*

25. Toute chaudière à vapeur sera munie d'un manomètre à mercure, gradué en atmosphères et en fractions décimales d'atmosphère, de manière à faire connaître immédiatement la tension de la vapeur dans la chaudière. Le tuyau qui amènera la vapeur au manomètre sera adapté directement sur la chaudière, et non sur le tuyau de prise de vapeur ou sur tout autre tuyau dans lequel la vapeur serait en mouvement. — Le manomètre sera placé en vue du chauffeur.

On fera usage du manomètre à air libre, c'est-à-dire ouvert à sa partie supérieure, toutes les fois que la pression effective de la vapeur ne dépassera pas quatre atmosphères. On emploiera toujours le manomètre à air libre, quelle que soit la pression effective de la vapeur, pour les chaudières mentionnées à l'art. 43.

27. On tracera sur l'échelle de chaque manomètre, d'une manière apparente, une ligne qui répondra au numéro de cette échelle que le mercure ne devra pas dépasser.

§ III.—*De l'alimentation et des indicateurs du niveau de l'eau dans les chaudières.*

28. Toute chaudière sera munie d'une pompe d'alimenta-

tion bien construite et en bon état d'entretien, ou de tout autre appareil alimentaire d'un effet certain.

29. Le niveau que l'eau doit avoir habituellement dans chaque chaudière sera indiqué, à l'extérieur, par une ligne tracée d'une manière très apparente sur le corps de la chaudière ou sur le parement du fourneau. — Cette ligne sera d'un décimètre au moins au dessus de la partie la plus élevée des carneaux, tubes ou conduits de la flamme et de la fumée dans le fourneau.

30. Chaque chaudière sera pourvue d'un flotteur d'alarme, c'est-à-dire qui détermine l'ouverture d'une issue par laquelle la vapeur s'échappe de la chaudière, avec un bruit suffisant pour avertir toutes les fois que le niveau de l'eau dans la chaudière vient à s'abaisser de cinq centimètres au-dessous de la ligne d'eau dont il est fait mention à l'art. 29.

31. La chaudière sera, en outre, munie de l'un des trois appareils suivants: 1° un flotteur ordinaire d'une mobilité suffisante; 2° un tube indicateur en verre; 3° des robinets indicateurs convenablement placés à des niveaux différents. Ces appareils indicateurs seront, dans tous les cas, disposés de manière à être en vue du chauffeur.

§ IV.—*Des chaudières multiples.*

32. Si plusieurs chaudières sont destinées à fonctionner ensemble, elles devront être disposées de manière à pouvoir, au besoin, être rendues indépendantes les unes des autres. En conséquence, chaque chaudière sera alimentée séparément, et devra être munie de tous les appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance.

SECTION IV.—De l'emplacement des chaudières à vapeur.

33. Les conditions à remplir pour l'emplacement des chaudières à vapeur dépendent de la capacité de ces chaudières, y compris les tubes bouilleurs, et de la tension de la vapeur.

A cet effet, les chaudières sont réparties en quatre catégories. On exprimera en mètres cubes la capacité de la chaudière avec ses tubes bouilleurs, et en atmosphères, la tension de la vapeur, et on multipliera les deux nombres l'un par l'autre. Les chaudières seront dans la première catégorie quand ce produit sera plus grand que 15 ; dans la deuxième, si ce même produit surpasse 7 et n'excède pas 15 ; dans la troisième, s'il est supérieur à 3 et s'il n'excède pas 7 ; dans la quatrième catégorie, s'il n'excède pas 3. Si plusieurs chaudières doivent fonctionner ensemble dans un même emplacement, et s'il existe entre elles une communication quelconque, directe ou indirecte, on prendra, pour former le produit comme il vient d'être dit, la somme des capacités de ces chaudières, y compris celle de leurs tubes bouilleurs.

34. Les chaudières à vapeur comprises dans la première catégorie devront être établies en dehors de toute maison d'habitation et de tout atelier.

35. Néanmoins, pour laisser la faculté d'employer au chauffage des chaudières une chaleur qui autrement serait perdue, le préfet pourra autoriser l'établissement des chaudières de la première catégorie dans l'intérieur d'un atelier qui ne fera pas partie d'une maison d'habitation. L'autorisation sera portée à la connaissance de notre ministre des travaux publics.

36. Toutes les fois qu'il y aura moins de 10 mètres de distance entre une chaudière de la première catégorie et les maisons d'habitation ou la voie publique, il sera construit en bonne et solide maçonnerie un mur de défense de 1 mètre d'épaisseur : les autres dimensions seront déterminées comme il est dit à l'art. 41.—Ce mur de défense sera, dans tous les cas, distinct du massif de maçonnerie des fourneaux, et en sera séparé par un espace libre de 50 centimètres de largeur au moins. Il devra également être séparé des murs mitoyens avec les maisons voisines. — Si la chaudière est enfoncée dans le sol, et établie de manière que sa partie supérieure soit à 1 mètre au moins en contre-bas du sol, le mur de défense ne sera exigible que lorsqu'elle se trouvera à moins de 5 mètres des maisons habitées ou de la voie publique.

37. Lorsqu'une chaudière de la première catégorie sera établie dans un local fermé, ce local ne sera point voûté, mais il devra être couvert d'une toiture légère, qui n'aura aucune liaison avec le toit des ateliers ou autres bâtiments contigus, et reposera sur une charpente particulière.

38. Les chaudières à vapeur comprises dans la deuxième catégorie pourront être placées dans l'intérieur d'un atelier, si toutefois cet atelier ne fait pas partie d'une maison d'habitation ou d'une fabrique à plusieurs étages.

39. Si les chaudières de cette catégorie sont à moins de 5 mètres de distance soit des maisons d'habitation, soit de la voie publique, il sera construit de ce côté un mur de défense tel qu'il est prescrit à l'art. 36.

40. A l'égard des terrains contigus non bâtis appartenant à des tiers, si, après l'autorisation donnée par le préfet pour l'établissement de chaudières de première ou de seconde catégorie, les propriétaires de ces terrains font bâtir dans les distances énoncées aux art. 36 et 39, ou si ces terrains viennent à être consacrés à la voie publique, la construction de murs de défense, tels qu'ils sont prescrits ci-dessus, pourra, sur la demande des propriétaires desdits terrains, être imposée au propriétaire de la chaudière, par arrêté du préfet, sauf recours devant notre ministre des travaux publics.

41. L'autorisation donnée par le préfet, pour les chaudières de la première et de la deuxième catégorie, indiquera l'emplacement de la chaudière et la distance à laquelle cette chaudière devra être placée par rapport aux habitations appartenant à des tiers et à la voie publique, et fixera, s'il y a lieu, la direction de l'axe de la chaudière. — Cette autorisation déterminera la situation et les dimensions, en longueur et en hauteur, du mur de défense de 1 mètre, lorsqu'il sera nécessaire d'établir ce mur, en exécution des articles ci-dessus. Dans la fixation de ces dimensions, on aura égard à la capacité de la chaudière, au degré de tension de la vapeur et à toutes les autres circonstances qui pourront rendre l'établissement de la chaudière plus ou moins dangereux ou incommode.

42. Les chaudières de la troisième catégorie pourront aussi être placées dans l'intérieur d'un atelier qui ne fera

pas partie d'une maison d'habitation, mais sans qu'il y ait lieu d'exiger le mur de défense.

43. Les chaudières de la quatrième catégorie pourront être placées dans l'intérieur d'un atelier quelconque, lors même que cet atelier fera partie d'une maison d'habitation. — Dans ce cas, les chaudières seront munies d'un manomètre à air libre, ainsi qu'il est dit à l'art. 26.

44. Les fourneaux des chaudières à vapeur comprises dans la troisième et dans la quatrième catégorie seront entièrement séparés par un espace vide de 50 centimètres au moins des maisons d'habitation appartenant à des tiers.

45. Lorsque les chaudières établies dans l'intérieur d'un atelier ou d'une maison d'habitation seront couvertes, sur le dôme et sur les flancs, d'une enveloppe destinée à prévenir les déperditions de chaleur, cette enveloppe sera construite en matériaux légers; si elle est en brique, son épaisseur ne dépassera pas un décimètre.

TITRE III. — *Dispositions relatives à l'établissement des machines à vapeur employées dans l'intérieur des mines.*

46. Les machines à vapeur placées à demeure dans l'intérieur des mines seront pourvues des appareils de sûreté prescrits par la présente ordonnance pour les machines fixes, et devront avoir subi les mêmes épreuves. Elles ne pourront être établies qu'en vertu d'autorisations du préfet, délivrées sur le rapport des ingénieurs des mines. — Ces autorisations détermineront les conditions relatives à l'emplacement, à la disposition et au service habituel des machines.

TITRE IV. — *Dispositions relatives à l'emploi des machines à vapeur locomobiles et locomotives.*

SECTION Ire. — Des machines locomobiles.

47. Sont considérées comme locomobiles les machines à vapeur qui, pouvant être transportées facilement d'un lieu

dans un autre, n'exigent aucune construction pour fonctionner à chaque station.

48. Les chaudières et autres pièces de ces machines seront soumises aux épreuves et aux conditions de sûreté prescrites aux sections 2 et 3 du titre 2 de la présente ordonnance, sauf les exceptions suivantes pour celles de ces chaudières qui sont construites suivant un système tubulaire. Lesdites chaudières pourront être éprouvées sous une pression double seulement de la pression effective.

On pourra, quelle que soit la tension de la vapeur dans ces chaudières, remplacer le manomètre à air libre par un manomètre à air comprimé, ou même par un thermomanomètre, c'est-à-dire par un thermomètre gradué en atmosphères et parties décimales d'atmosphère : les indications de ces instruments devront être facilement lisibles et placées en vue du chauffeur. On pourra se dispenser d'adapter auxdites chaudières un flotteur d'alarme, et il suffira qu'elles soient munies d'un tube indicateur en verre, convenablement placé.

49. Indépendamment des timbres relatifs aux conditions de sûreté, toute locomobile recevra une plaque portant le nom du propriétaire.

50. Aucune locomobile ne pourra fonctionner à moins de 100 mètres de distance de tout bâtiment, sans une autorisation spéciale donnée par le maire de la commune. En cas de refus, la partie intéressée pourra se pourvoir devant le préfet.

51. Si l'emploi d'une machine locomobile présente des dangers, soit parce qu'il n'aurait point été satisfait aux conditions de sûreté ci-dessus prescrites, soit parce que la machine n'aurait pas été entretenue en bon état de service, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, pourra suspendre ou même interdire l'usage de cette machine.

SECTION II. — Des machines locomotives.

52. Les machines à vapeur locomotives sont celles qui, en se déplaçant par leur propre force, servent au transport des voyageurs, des marchandises ou des matériaux.

53. Les dispositions de l'art. 48 sont applicables aux chaudières et autres pièces de ces machines, sauf l'exception annoncée en l'article ci-après.

54. Les soupapes de sûreté des machines locomotives pourront être chargées au moyen de ressorts disposés de manière à faire connaître, en kilogrammes et en fractions décimales de kilogramme, la pression qu'ils exerceront sur les soupapes.

55. Aucune machine locomotive ne pourra être mise en service sans un permis de circulation délivré par le préfet du département où se trouvera le point de départ de la locomotive.

56. La demande du permis contiendra les indications comprises sous les numéros 1 et 3 de l'art. 5 de la présente ordonnance, et fera connaître de plus, le nom donné à la machine locomotive et le service auquel elle sera destinée. — Le nom de la locomotive sera gravé sur une plaque fixée à la chaudière.

57. Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, délivrera, s'il y a lieu, le permis de circulation.

58. Dans ce permis seront énoncés : 1° le nom de la locomotive et le service auquel elle sera destinée; 2° la pression maximum (en nombre d'atmosphères) de la vapeur dans la chaudière, et les numéros des timbres dont la chaudière et les cylindres auront été frappés; 3° le diamètre des soupapes de sûreté; 4° la capacité de la chaudière; 5° le diamètre des cylindres et la course des pistons; 6° enfin le nom du fabricant et l'année de la construction.

59. Si une machine locomotive ne satisfait pas aux conditions de sûreté ci-dessus prescrites, ou si elle n'est pas entretenue en bon état de service, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, pourra en suspendre ou même en interdire l'usage.

60. Les conditions auxquelles sera assujettie la circulation des locomotives et des convois, en tout ce qui peut concerner la sûreté publique, seront déterminées par arrêté du préfet du département où sera situé le lieu de départ, après avoir entendu les entrepreneurs, et en ayant égard

tant au cahier des charges des entreprises, qu'aux dispositions des règlements d'administration publique concernant les chemins de fer.

TITRE V. — *De la surveillance administrative des machines à vapeur.*

61. Les ingénieurs des mines, et, à leur défaut, les ingénieurs des ponts et chaussées sont chargés, sous l'autorité des préfets, de la surveillance des machines et chaudières à vapeur.

62. Ces ingénieurs donnent leur avis sur les demandes en autorisation d'établir des machines ou des chaudières à vapeur, et sur les demandes de permis de circulation concernant les machines locomotives; ils dirigent les épreuves des chaudières et des autres pièces contenant la vapeur; ils font appliquer les timbres constatant les résultats de ces épreuves, et poinçonner les poids et les leviers des soupapes de sûreté.

63. Les mêmes ingénieurs s'assurent, au moins une fois par an et plus souvent, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre du préfet, que toutes les conditions de sûreté prescrites sont exactement observées. — Ils visitent les machines et les chaudières à vapeur; ils en constatent l'état, et ils provoquent la réparation et même la réforme des chaudières et des autres pièces que le long usage ou une détérioration accidentelle leur ferait regarder comme dangereuse. — Ils proposent également de nouvelles épreuves, lorsqu'ils les jugent indispensables pour s'assurer que les chaudières et les autres pièces conservent une force de résistance suffisante, soit après un long usage, soit lorsqu'il y aura été fait des changements ou réparations notables.

64. Les mesures indiquées en l'article précédent sont ordonnées, s'il y a lieu, par le préfet, après avoir entendu les propriétaires, lesquels pourront, d'ailleurs, réclamer de nouvelles épreuves lorsqu'ils les jugeront nécessaires.

65. Lorsque, par suite de demandes en autorisation d'établir des machines ou des appareils à vapeur, les ingénieurs des mines ou les ingénieurs des ponts et chaussées auront fait, par ordre du préfet, des actes de leur ministère

de la nature de ceux qui donnent droit aux allocations établies par l'art. 89 du décret du 18 novembre 1810, et par l'art. 75 du décret du 7 fructidor an XII, ces allocations seront fixées et recouvrées dans les formes déterminées par lesdits décrets.

66. Les autorités chargées de la police locale exerceront une surveillance habituelle sur les établissements pourvus de machines et de chaudières à vapeur.

TITRE VI. — *Dispositions générales.*

67. Si, à raison du mode particulier de construction de certaines machines ou chaudières à vapeur, l'application à ces machines ou chaudières d'une partie des mesures de sûreté prescrites par la présente ordonnance se trouvait inutile, le préfet, sur le rapport des ingénieurs, pourra autoriser l'établissement de ces machines et chaudières, en les assujettissant à des conditions spéciales.—Si, au contraire, une chaudière ou machine paraît présenter des dangers d'une nature particulière, et s'il est possible de les prévenir par des mesures que la présente ordonnance ne rend point obligatoires, le préfet, sur le rapport des ingénieurs, pourra accorder l'autorisation demandée, sous les conditions qui seront reconnues nécessaires.—Dans l'un et l'autre cas, les autorisations données par le préfet seront soumises à l'approbation de notre ministre des travaux publics.

68. Lorsqu'une chaudière à vapeur sera alimentée par des eaux qui auraient la propriété d'attaquer d'une manière notable le métal de cette chaudière, la tension intérieure de la vapeur ne devra pas dépasser une atmosphère et demie, et la charge des soupapes sera réglée en conséquence. Néanmoins l'usage des chaudières contenant la vapeur sous une tension plus élevée sera autorisé, lorsque la propriété corrosive des eaux d'alimentation sera détruite soit par une distillation préalable, soit par l'addition de substances neutralisantes, ou par tout autre moyen reconnu efficace.— Il est accordé un délai d'un an, à dater de la présente ordonnance, aux propriétaires des machines à vapeur alimentées par des eaux corrosives, pour se conformer aux prescriptions du présent article.

Si, dans ce délai, ils ne s'y sont point conformés, l'usage de leurs appareils sera interdit par le préfet.

69. Les propriétaires et chefs d'établissements veilleront :—1° à ce que les machines et chaudières à vapeur et tout ce qui en dépend soient entretenus constamment en bon état de service ; — 2° à ce qu'il y ait toujours près des machines et chaudières des manomètres de rechange, ainsi que des tubes indicateurs de rechange, lorsque ces tubes seront au nombre des appareils employés pour indiquer le niveau de l'eau dans les chaudières ;—3° à ce que lesdites machines et chaudières soient chauffées et manœuvrées suivant les règles de l'art.—Conformément aux dispositions de l'article 1384 du Code civil, ils seront responsables des accidents et dommages résultant de la négligence ou de l'incapacité de leurs agents.

70. Il est défendu de faire fonctionner les machines et chaudières à vapeur à une pression supérieure au degré déterminé dans les actes d'autorisation, et auquel correspondront les timbres dont ces machines et chaudières seront frappées.

71. En cas de changements ou de réparations notables qui seraient faits aux chaudières ou autres pièces passibles des épreuves, le propriétaire devra en donner avis au préfet, qui ordonnera, s'il y a lieu, de nouvelles épreuves, ainsi qu'il est dit aux articles 63 et 64.

Dans tous les cas d'épreuves, les appareils et la main-d'œuvre seront fournis par les propriétaires des machines et chaudières.

73. Les propriétaires de machines ou chaudières à vapeur autorisées, seront tenus d'adapter auxdites machines et chaudières les appareils de sûreté qui pourraient être découverts par la suite, et qui seraient prescrits par des règlements d'administration publique.

74. En cas de contravention aux dispositions de la présente ordonnance, les permissionnaires pourront encourir l'interdiction de leurs machines ou chaudières, sans préjudice des peines, dommages et intérêts qui seraient prononcés par les tribunaux. Cette interdiction sera prononcée par arrêtés des préfets, sauf recours devant notre ministre des travaux publics. Ce recours ne sera pas suspensif.

75. En cas d'accident, l'autorité chargée de la police locale se transportera sans délai, sur les lieux, et le procès-verbal de sa visite sera transmis au préfet, et, s'il y a lieu, au procureur du roi.—L'ingénieur des mines, ou, à son défaut, l'ingénieur des ponts et chaussées, se rendra aussi sur les lieux immédiatement pour visiter les appareils à vapeur, en constater l'état et rechercher les causes de l'accident. Il adressera sur le tout un rapport au préfet. — En cas d'explosion, les propriétaires d'appareils à vapeur ou leurs représentants ne devront ni réparer les constructions ni déplacer ou dénaturer les fragments de la chaudière ou machine rompue, avant la visite et la clôture du procès-verbal de l'ingénieur.

76. Les propriétaires d'établissements aujourd'hui autorisés se conformeront dans le délai d'un an, à dater de la publication de la présente ordonnance, aux prescriptions de la section III du titre II (articles 22 à 32 inclusivement). Quant aux dispositions relatives à l'emplacement des chaudières énoncées dans la section IV du même article (articles 33 à 45 inclusivement), les propriétaires des établissements existants qui auront accompli toutes les obligations prescrites par les ordonnances des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829 et 25 mars 1830, sont provisoirement dispensés de s'y conformer ; néanmoins, quand ces établissements seront une cause de danger, le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, ou, à son défaut, de l'ingénieur des ponts et chaussées, et après avoir entendu le propriétaire de l'établissement, pourra prescrire la mise à exécution de tout ou partie des mesures portées en la présente ordonnance, dans un délai dont le terme sera fixé suivant l'exigence des cas.

77. Il sera publié, par notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics, une nouvelle instruction sur les mesures de précaution habituelles à observer dans l'emploi des machines et chaudières à vapeur.—Cette instruction sera affichée à demeure dans l'enceinte des ateliers.

78. L'établissement et la surveillance des machines et appareils à vapeur qui dépendent des services spéciaux de l'Etat sont régis par des dispositions particulières, sauf les

conditions qui peuvent intéresser les tiers relativement à la sûreté et à l'incommodité, et en se conformant aux prescriptions du décret du 15 octobre 1810.

79. Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnane seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de St.-Cloud, Meudon et Sèvres, du département de Seine-et-Oise.

80. Les ordonnances royales des 29 octobre 1823, 7 mai 1828, 23 septembre 1829, 25 mars 1830, concernant les machines et chaudières à vapeur, sont rapportées.

81. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution.

Arrêté ministériel pris en exécution de l'ordonnance du 22 juin 1842 qui crée cinq inspections pour les chemins de fer (23 juin 1843).

Art. 1er. Les arrondissements d'inspection du service des chemins de fer seront formés ainsi qu'il suit : — le premier arrondissement comprendra : la ligne de Paris au Hâvre ; — la ligne de Paris à la frontière de Belgique ; — la ligne de Paris au littoral de la Manche, et tout le territoire situé entre ces lignes.

Le second arrondissement comprendra : la ligne de Paris à Strasbourg ; — la ligne de Paris à Dijon ; — la ligne de Dijon à Mulhouse, et tout le territoire situé entre ces lignes et la ligne de Paris à la frontière de Belgique.

Le troisième arrondissement comprendra : la ligne de Paris à Orléans, Tours et Nantes, et tout le territoire situé entre cette ligne et la ligne de Paris au Havre ; — le chemin de fer de Saint-Germain ; — les deux chemins de fer de Paris à Versailles.

Le quatrième arrondissement comprendra : la ligne de Tours à Bordeaux et à Bayonne ; — la ligne de Bordeaux à Toulouse ; — la ligne de Paris sur le centre de la France, à partir d'Orléans, et tout le territoire situé entre cette ligne,

la ligne d'Orléans à Nantes, et la frontière maritime de Nantes à Bayonne.

Le cinquième arrondissement comprendra : la ligne de Dijon à la Méditerrannée; la ligne de Toulouse à Marseille, et tout le territoire situé entre la ligne de Paris à Dijon et Mulhouse à la frontière de l'Est, à partir de Mulhouse et la ligne du centre.

2. Des décisions spéciales détermineront les inspections auxquelles ressortiront les embranchements sur les lignes qui servent de limite à leur criconscription.

3. Il sera dressé pour chaque arrondissement d'inspection des chemins de fer, un programme spécial des études à entreprendre.

Extrait de l'ordonnance du roi portant organisation centrale du ministère des travaux publics (14 décembre 1844).

Art. 1er. L'administration centrale du ministère se compose, indépendamment du cabinet du ministre et de celui du sous-secrétaire d'Etat, de huit divisions :

Savoir :

5° *Division des Chemins de fer.*

Art. 2. La 5e division est composée de deux bureaux, savoir :

1er bureau (études des chemins de fer; exécution des travaux ; matériel du contentieux.)

2e bureau (exploitation des chemins de fer; baux à passer avec les compagnies; police; surveillance du matériel employé à l'exploitation).

Bureau central de statistique.

Centralisation de tous les renseignements sur la partie économique du système des chemins de fer.

LOI

SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER (15 juillet 1845).

LOUIS-PHILIPPE, etc.

TITRE Ier. — *Mesures relatives à la conservation des chemins de fer.*

ART. 1er. Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie.

2. Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

3. Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

4. Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

5. A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

6. Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

7. Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

8. Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire,

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

9. Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

10. Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres 4 et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

11. Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre 3 de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II. — *Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.*

12. Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardemines et piqueurs, dûment assermentés.

13. Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet et transmis dans le même délai au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

14. Les contraventions prévues à l'art. 12 seront punies d'une amende de 300 francs à 3,000 francs.

15. L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre les concessionnaires ou fermiers, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III. — *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.*

16. Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

17. Si le crime prévu par l'art. 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

18. Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

19. Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement; et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

20. Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

21. Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

22. Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

23. Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres 1er et 3 de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

24. Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

25. Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

26. L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

27. En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

ORDONNANCE du roi, portant règlement général d'administration publique sur la police des chemins de fer (15 novembre 1846).

Louis-Philippe, roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics :

Vu l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier.—*Des stations et de la voie des chemins de fer.*

SECTION Ire. — Des stations.

Art. 1er L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des chemins de fer, seront

réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics.

SECTION II. — De la voie.

2. Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

3. Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

4. Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

5. Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des travaux publics.

6. Aussitôt après le coucher du soleil, et jusque après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire.

TITRE II. — *Du matériel employé à l'exploitation.*

7. Les machines locomotives ne pourront être mises en

service qu'en vertu de l'autorisation de l'administration, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur (1).

Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

8. Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

9. Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

10. Il est interdit de placer dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs aucune locomotive, tender ou autres voitures d'une nature quelconque, montées sur des roues en fonte.

Toutefois, le ministre des travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi de roues en fonte, cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandi-

---

(1) Voir ordonnance du 22 mai 1843, p. 414.

ses, et marchant à la vitesse d'au plus 25 kilomètres à l'heure.

11. Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille, et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

12. Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur, et 1 mètre 45 centimètres en hauteur. Cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé pour chaque chemin par le ministre des travaux publics.

13. Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'art. 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes (1).

14. Toute voiture de voyageurs portera dans l'intérieur l'indication apparente du nombre des places.

15. Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce, devront porter : 1° le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent; 2° un numéro d'ordre.

---

(1) Cet article est ainsi conçu : « Avant que les voitures ainsi déclarées puissent être mises en circulation, il sera apposé sur chacune d'elles, par les préposés de la régie, et après vérification, une estampille dont le coût, fixé à deux francs, sera remboursé par les entrepreneurs. Il sera egalement délivré, pour chaque voiture, un laissez-passer conforme à la déclaration, dont les conducteurs devront toujours être porteurs.

Les voitures déclarées ne pourront être changées, ni les estampilles placées sur de nouvelles voitures, sans une déclaration préalable, auquel cas il ne sera point dû de nouvelle licence.

Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis.

16. Les machines locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

TITRE III.—*De la composition des convois.*

17. Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

18. Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine : le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin ;

2° Du nombre de conducteurs garde-freins qui sera déterminé pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le ministre.

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs.

Quant aux convois de marchandises qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

19. Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser 25 kilomètres par heure.

20. Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial préalablement déterminé par le ministre des travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation.

21. Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

22. Les voitures entrant dans la composition des trains

de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels, que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

23. Les conducteurs garde-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

24. Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le ministre des travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le ministre.

TITRE IV. — *Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.*

25 Pour chaque chemin de fer, le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, le sens du mouvement des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, et le point de croisement, quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée; et dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'art. 34 ci-après.

26. Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs garde-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

27. Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Des signaux seront placés à l'entrée de la station pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

28. Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

29. Le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne, et la durée du trajet.

30. Le ministre des travaux publics prescrira, sur la pro-

position de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

31. Il sera placé le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux; en cas d'insuffisance, le ministre des travaux publics en réglera le nombre, la compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement le train.

Ils devront, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

32. Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée, s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à cinq cents mètres au moins à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens-conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt.

33. Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

34. Lorsque, par suite d'un accident, de réparation, ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de po-

lice du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

35. La compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

36. Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

37. A cinq cents mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complétement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra faire les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complétement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

38. A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complétement libre.

39. Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer.

Sont exceptés de cette interdiction les ingénieurs des

ponts et chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée.

40. Des machines dites de secours ou de réserve devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

41. Il y aura constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

42. Aux stations qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à 50 kilomètres, et 15 minutes pour les parcours de 50 kilomètres et au delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés à toute réquisition aux ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

43. Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux commissaires royaux, au préfet du département et au ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifi-

cations nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

TITRE V. — *De la perception des taxes et des frais accessoires.*

44. Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

45. Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux.

46. La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

47. Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

48. Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

49. Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au mi-

nistre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

50. La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE VI. — *De la surveillance de l'exploitation.*

51. La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les commissaires royaux ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et par les conducteurs, les garde-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

52. Les commissaires royaux seront chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transports par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

53. Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les compagnies seront tenues de représenter à toute réquisition aux commissaires royaux leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'art. 50 ci-dessus.

54. A l'égard des chemins de fer pour lesquels les compagnies auraient obtenu de l'Etat soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'Etat devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

55. Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art et des clôtures.

56. Les ingénieurs des mines, les garde-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.

Ils pourront être suppléés par les ingénieurs, conducteurs

et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

57. Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

58. Les compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

59. Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines chargés de la surveillance et le commissaire royal en seront immédiatement informés par les soins de la compagnie.

60. Les compagnies devront soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

TITRE VII. — *Des mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service du chemin de fer.*

61. Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

62. Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois

[illegible]

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue.

67. Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soit muselés, en quelque saison que ce soit.

68. Les cantonniers, gardes barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elles n'auraient pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer, seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VIII. — *Dispositions diverses.*

69. Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

70. Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

71. Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées, en tout ou en partie,

dans les mains de l'un des préfets des départements traversés.

72. Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

73. Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, garde-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

74. Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics.

75. Aux stations désignées par le ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

76. Il sera tenu, dans chaque station, un registre coté et parafé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

77. Les registres mentionnés aux art. 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et parafés par le commissaire de police.

78. Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins, cantonniers, garde-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet devront être placés dans chaque caisse de voiture.

79. Seront constatées poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics et aux arrêtés pris sous son approbation par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

TABLEAU

PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE,

DES LIGNES DE FER EXISTANTES OU CONCÉDÉES EN FRANCE.

NOMS DES LIGNES DE FER concédées.	LOIS OU ORDONNANCES d'autorisation.	CONCESSIONS		
		DATES.	NATURE.	DURÉE.
Long-Rocher (Expl. de carrières). . . .	Ord. 16 oct. 1822.	16 oct. 1822.	Conc. dir.	Perpétuelle.
La Loire à St-Etienne	— 26 fév. 1823	26 fév 1833.	Idem.	Idem.
St Etiene à Lyon. . .	— 7 juin 1826.	7 juin 1826.	Adjudic.	Idem.
Andrézieux à Roanne	— 27 août 1828.	27 août 1828.	Idem.	Idem.
Epinal au canal de Bourgogne.	— 7 avril 1830.	7 avril 1830.	Conc. dir.	Idem.
Toulouse à Montauban.	— 21 août 1831.	21 août 1831	Idem.	Idem.
Montbrison à Montrond.	Loi 26 avril 1833	6 juin 1835	Adjudic.	99 ans.
Alais à Beaucaire. . .	— 29 juin 1833	29 juin 1833.	Conc. dir.	Perpétuelle.
Alais à la Grand'-Combe.	Ord. 12 mai 1836 Loi 17 juill. 1837.	12 mai 1836.	Idem.	99 ans
Paris à St Germain. .	— 9 juill. 1835.	9 juill 1835.	Idem.	Perpétuelle.
St-Vaast et Abscon. .	Ord. 24 oct. 1835.	24 oct. 1835.	Idem.	99 ans.
Abscon à Denain. . .				
Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.	— 6 juin 1836.	6 juin 1836.	Idem.	Idem.
Cette à Montpellier. .	Loi 9 juill. 1836.	9 juill. 1836.	Idem.	Idem.
Paris à Versailles, rive droite	Idem.	26 avril 1837	Adjudic.	Idem.
Paris à Versailles, rive gauche				70 ans (Loi 13 juin 1841).
Bordeaux à La Teste.	— 17 juill. 1837.	26 oct. 1837.	Idem.	
Epinac au canal du Centre.	Idem	17 juill. 1837	Conc. dir.	99 ans.
Mulhouse à Thaun. .	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
Le Creuzot au canal du Centre.	Ord. 26 déc. 1837.	26 déc. 1837.	Idem.	Idem.
Strasbourg à Bâle. . .	Loi 6 mars 1838.	6 mars 1838.	Idem.	99 ans. (Loi 15 juill. 1840)
Paris à Orléans. . . .	— 7 juill. 1838. — 1er avril 1839. — 15 juill 1840	7 juill. 1838.	Idem.	99 ans. (Même loi.)
Fins à l'Allier.	— 25 juillet 1838	25 juill. 1838	Idem.	99 ans.
Montet aux Moines. .	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
Paris à Rouen. . . .	— 15 juill. 1840.	15 juill. 1840	Idem.	Idem.
Decize au canal de Nivernais.	Ord. 12 sept. 1841.	12 sept. 1841	Idem.	Perpétuelle.
Rouen au Hâvre. . .	Loi 11 juin 1842.	11 juin 1842.	Idem.	99 ans.
Avignon à Marseille.	— 25 juill. 1843.	25 juill. 1843	Idem.	33 ans.

NOMS DES LIGNES DE FER concédées.	LOIS OU ORDONNANCES d'autorisation.	CONCESSION		
		DATES.	NATURE.	DURÉE.
Montpellier à Nîmes.	Loi 7 juill. 1844.	18 sept. 1844	Adjudic.	12 ans.
Amiens à Boulogne. .	— 26 juill. 1844	15 oct. 1844.	Idem.	98 ans 11 m.
Du Centre.	Idem.	9 oct. 1844.	Idem.	39 ans 11 m.
Montereau à Troyes.	Idem.	25 janv. 1845	Idem.	75 ans.
Orléans à Bordeaux.	Idem.	9 oct. 1844.	Idem.	27 a. 278 j.
Paris à Sceaux. . . .	— 5 août 1844.	6 sept. 1844.	Conc. dir.	50 ans.
Front. de Belgique à Vereux-sur-Meuse.	Ord. 8 mars 1845	8 mars 1845	Idem.	94 ans.
Du Nord.	Loi 15 juill. 1845	9 sept. 1845.	Adjudic.	38 ans.
Fampoux à Hazebrouck.	Idem.	Idem.	Idem.	37 a. 316 j.
Creil à St-Quentin. .	Idem.	20 déc. 1845.	Idem.	24 a. 335 j.
Paris à Lyon.	— 16 juill. 1845.	Idem.	Idem.	41 ans 90 j.
Lyon à Avignon. . .	Idem.	10 juin 1846.	Idem.	44 ans 278 j
Corbeil à Melun. . .	Idem.	»	»	»
Paris à Strasbourg. .	— 19 juill. 1845.	23 nov. 1845.	Adjudic.	43 ans 286 j.
Tours à Nantes. . . .	Idem.	25 id.	Idem.	34 ans 15 j.
Dieppe et Fécamp sur le chem. de Rouen.	Idem.	18 sept. 1845	Conc. dir.	45 ans.
Asnières à Argenteuil	Ord. 1er fév. 1846	1er fév. 1846	Idem.	50 ans.
Bordeaux à Cette. . .	Loi 21 juin 1846.	21 juin 1846.	Idem.	66 ans 6 m.
Embranchement sur Castres.	Idem.	Idem.	Idem.	66 ans 6 m.
Caen à Paris et Rouen	Idem.	Idem.	Idem.	72 ans.
Versailles à Rennes. .	Idem.	Idem.	C. condit.	60 ans.
Embranchement sur Caen et Alençon. .	Idem.	Idem.	Idem.	75 ans.
Dijon à Mulhouse. . .	Idem.	«	«	«
St-Dizier à Gray. . .	Idem.	«	«	«

NOTE PREMIÈRE.

Dans le cours de cet ouvrage, nous avons souvent cité le projet de règlement général sur la police des chemins de fer, qui avait été délibéré par le conseil d'Etat. Mais depuis l'impression, le règlement définitif a été publié (*Voir* page 438); et comme il contient des modifications aux dispositions du projet, surtout dans l'ordre des numéros, nous allons, dans le tableau suivant, présenter la concordance entre les articles du projet et ceux du règlement définitif. Pour faciliter au lecteur la recherche des articles de l'un et de l'autre, nous mentionnerons dans une première colonne, et dans leur ordre, les numéros de l'ouvrage dans lesquels nous avons cité des articles du projet, dans une seconde colonne, les numéros de ces mêmes articles, et dans une troisième, les numéros des articles du règlement définitif auxquels ils se réfèrent.

NUMÉROS de L'OUVRAGE.	ARTICLES du PROJET DE RÈGLEMENT.	ARTICLES du RÈGLEMENT DÉFINITIF.
319	49	44
320	49	45
321	50	47
322	51	46
323	52	48
343	53	49
357	3	2
359	13	16
364	5	5
369	54	50
372	54	50
373	54	50
632	1	1
633	2	70
634	3	2
635	4	3
636	5	5
637	6	6
638	7	7
639	8	8
640	9	9
641	10	11
642	11	12
643	12	15
644	13	16
645	14	17
646	15	18
647	16	19
648	17	20
649	18	Supprimé.
650	19	10
651	20	21
652	21	22
653	22	43
654	23	27
655	24	30
Id.	25	Supprimé.
656	26	26
657	27	26
658	28	27
659	29	25
659 *bis.*	30	28
660	31	29
661	32	4
662	33	4
663	34	4
664	35	4
665	36	29
666	37	31
667	38	33 et 35
668	39	23
669	40	37 et 38

NUMÉROS de L'OUVRAGE.	ARTICLES du PROJET DE RÈGLEMENT.	ARTICLES du RÈGLEMENT DÉFINITIF.
670	41	36
671	42	39
672	43	34
673	44	Supprimé.
674	45	40
675	46	Supprimé.
676	47	41
677	48	42
678	55	51
679	56	55
680	57	56
681	58	52
682	59	53
682	60	54
683 *bis*.	61	57
684	62	58
685	63	74
686	64	59
687	65	60
688	73	72
689	74	71
690	75	73
691	76	76
692	77	78
693	78	79
695	66	61
696	67	62
697	68	63
698	69	65
699	70	66
700	71	67
701	72	68

NOTE DEUXIÈME.

Nous avons traité, dans cet ouvrage, toutes les questions que la législation actuelle sur les chemins de fer nous paraît susceptible de soulever. Mais nous n'avons pas la prétention de n'en avoir omis aucune. La jurisprudence en fera sans doute surgir beaucoup d'autres, que nous n'avons pas prévues. Il est probable, d'ailleurs, que le temps et l'expérience viendront modifier la législation sur cette matière, encore si peu connue. Afin de tenir nos lecteurs au courant de cette législation et de cette jurisprudence futures, nous avons résolu de publier, à partir du mois de janvier 1847, un journal ou recueil mensuel qui sera comme la continuation du présent Traité, et dont les conditions seront indiquées dans un Prospectus que nous ferons paraître prochainement.

CANAUX.—Dépenses qu'ils ont causées, p. 6.

CERCLET. - Code des chemins de fer, par M. Cerclet, p. 3.

CESSIONNAIRES. — Les cessionnaires d'actions peuvent être poursuivis en cas de retard dans le paiement des dixièmes échus, n. 114. — Nature et mode des poursuites, n. 115 et suiv.

CHARGEMENT.—Droit des compagnies de se faire payer les frais de chargement et de déchargement, n. 550. — V. *Tarifs.*

CHAUDIÈRES à vapeur.—V. *Machine.*

CHAUME.—Servitudes en ce qui concerne les constructions couvertes en chaume, n. 598 et 603.—V. *Servitudes.*

CHEMINS DE FER.—Quelle fut leur destination première, p. 6.

CHEMINS VICINAUX.—Dépenses qu'ils ont causées, p. 6.

CIRCONSTANCES ATTÉNUANTES.—Le bénéfice des circonstances atténuantes peut être appliqué aux crimes, délits et contraventions commis en matière de chemins de fer, n. 729.

CIRCULATION. — Mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer. n. 628 et suiv.—Mesures à observer par les fermiers de l'exploitation, n. 632 et suiv.

CLASSEMENT. — Ce qui constitue le classement d'une ligne, p. 8, note.

CLOTURE. — Obligation de clore les chemins de fer, n. 291, 292, 577 et suiv.—A qui appartient le droit de déterminer le mode de clôture, n. 578. — Aux frais de qui doit être établie la clôture, n. 266, 293 et 580. —Les compagnies qui, dans le principe, n'étaient pas obligées de clore leurs chemins, n'ont pas droit à une indemnité pour la clôture qui leur a été imposée depuis, n. 582.—Il en est de même de celles auxquelles on imposerait un mode de clôture différent de celui par elles d'abord adopté, n. 585.

COALITION des compagnies.—V. *Fusion.*

COMMISSAIRES (du roi). — Leurs droits et leurs attributions, n. 402 et 681.—Ils ne peuvent suspendre les décisions prises par les compagnies pour les besoins du service, n. 403.—Leur traitement est à la charge des compagnies. n. 404.

COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE POLICE. — Quelles sont leurs attributions, n. 683.

COMMISSIONNAIRES.—Cas dans lesquels les compagnies de chemins de fer agissent en qualité de commissionnaires directs et intermédiaires, n. 462.- Etendue de leur responsabilité dans l'un et l'autre cas, n. 515 et suiv.

COMPAGNIES.—Comment elles se forment, n. 7 et suiv., et 46.

COMPAGNIES DÉFINITIVES.—De quelle époque date leur constitution, n. 65 et 66. Caractère commercial des entreprises de chemins de fer, n. 69, 453 et suiv.

COMPAGNIES PROVISOIRES.—Nature et caractères de l'acte qui les constitue, n. 14 et suiv. — Règles qui leur sont applicables, n. 19 et 20.— Leurs obligations en ce qui concerne la réalisation de l'opération, n. 21 et suiv.—Les administrateurs ont la gestion de leurs capitaux, n. 29. - Responsabilité qu'entraîne cette gestion, n. 30 et suiv. - Comment s'opère le remboursement en cas d'insuccès total et de fusion, n. 42.

COMPÉTENCE.—V. *Juridiction.*

COMPTABILITÉ, n. 83.

CONCESSION.- Comment se faisaient les concessions avant la loi du 11 juin 1842.—Modes actuellement suivis pour la concession des chemins

de fer, n. 5, 196 et suiv.—Formes à suivre dans le cas d'adjudication.—V. *Adjudication.*

CONDUCTEURS DE TRAINS.—Certificat de capacité qu'ils doivent produire, n. 685.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.—Sa composition, n. 78.—Ses pouvoirs, n. 79.

CONSERVATION.—Mesures relatives à la conservation des chemins de fer, n. 565 et suiv.—V. *Clôture, Constructions, Voirie.*

CONSTATATION des crimes, délits et contraventions en matière de chemins de fer, n. 741 et suiv.

CONSTRUCTION. — Conditions générales imposées aux compagnies chargées de la construction totale de la voie, n. 211 et suiv. — Défenses faites aux concessionnaires de chemins de fer dans l'intérêt de la navigation, de la viabilité des routes et de l'écoulement des eaux, n. 243 et suiv. — Obligations de l'Etat lorsqu'il est chargé de la construction partielle de la voie, n. 250 et suiv., 264 et suiv.—Obligations des compagnies chargées de poser la voie et de fournir le matériel d'exploitation, n. 249 et suiv.—Les compagnies, pour les travaux mis à leur charge, sont investies de tous les droits que les lois confèrent à l'administration pour les travaux de l'Etat, n. 309 et 310. — Obligations des riverains des chemins de fer en ce qui concerne les constructions qu'ils voudraient élever, n. 587 et suiv. —Servitudes en ce qui concerne les constructions existantes lors de la promulgation de la loi du 15 juillet 1845, 595 et suiv.—Comment a lieu la suppression des constructions dans le cas où elle a été ordonnée, n. 627.

CONTRAVENTIONS.—Les contraventions dont le résultat peut être de compromettre la conservation des chemins de fer, doivent être constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, n. 619 et suiv.—Il en est autrement des contraventions aux mesures relatives à la sûreté de la circulation, ib., 693, 791 et suiv.—Contraventions qui rentrent dans la première catégorie, n. 622.—Peines dont elles sont punies, n. 623 —Contraventions spécifiées, qui rentrent dans la seconde catégorie, n. 712 et suiv.—Contraventions non spécifiées par la loi, n. 725 et suiv.

CONTRE-RAILS.—V. *Rails.*

CONTRIBUTIONS.—Impositions qui sont à la charge des compagnies, n. 414 et suiv.—Patente, n. 415 et 416.—Dixième du prix des places, n. 417 et 418. Comment doit être calculé ce dixième, n. 419 et suiv.—Les voitures publiques qui sont transportées par les chemins de fer doivent-elles personnellement payer ce dixième? n. 422.—V. *Agent.*

COULAGE. – Constitue un cas d'avarie, n. 529.—V. *Vice.*

CRIMES ET DÉLITS en matière de chemins de fer, n. 702 et suiv.—Destruction ou dérangement de la voie de fer, *ibid.* et n. 703 et suiv.—Menaces de commettre le crime de destruction ou de dérangement de la voie, n. 710 et suiv.—Faits de négligence, d'imprudence, etc., n. 714.—Abandon de poste par les mécaniciens ou conducteurs-garde-frein, n. 715 et suiv.—Résistance envers les agents de l'exploitation des chemins de fer, n 721 et suiv.—Contraventions non spécifiées par la loi du 15 juillet 1845, et prévues par des règlements d'administration publique, ou par des arrêtés préfectoraux, n. 726 et suiv.

CUMUL.—Cas dans lesquels il peut y avoir ou ne pas y avoir cumul de plusieurs peines, n. 625 et 731.—V. *Contraventions.*

D

DÉCHARGEMENT.—Frais de déchargement.—V. *Tarif.*

CANAUX.—Dépenses qu'ils ont causées, p. 6.

CERCLET. — Code des chemins de fer, par M. Cerclet, p. 3.

CESSIONNAIRES. — Les cessionnaires d'actions peuvent être poursuivis en cas de retard dans le paiement des dixièmes échus, n. 114. — Nature et mode des poursuites, n. 115 et suiv.

CHARGEMENT.—Droit des compagnies de se faire payer les frais de chargement et de déchargement, n. 550. — V. *Tarifs.*

CHAUDIÈRES à vapeur.—V. *Machine.*

CHAUME.—Servitudes en ce qui concerne les constructions couvertes en chaume, n. 598 et 603.—V. *Servitudes.*

CHEMINS DE FER.—Quelle fut leur destination première, p. 6.

CHEMINS VICINAUX.—Dépenses qu'ils ont causées, p. 6.

CIRCONSTANCES ATTÉNUANTES.—Le bénéfice des circonstances atténuantes peut être appliqué aux crimes, délits et contraventions commis en matière de chemins de fer, n. 729.

CIRCULATION. — Mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer. n. 628 et suiv.—Mesures à observer par les fermiers de l'exploitation, n. 632 et suiv.

CLASSEMENT. — Ce qui constitue le classement d'une ligne, p. 8, note.

CLOTURE. — Obligation de clore les chemins de fer, n. 291, 292, 577 et suiv.—A qui appartient le droit de déterminer le mode de clôture, n. 578. — Aux frais de qui doit être établie la clôture, n. 266, 293 et 580. —Les compagnies qui, dans le principe, n'étaient pas obligées de clore leurs chemins, n'ont pas droit à une indemnité pour la clôture qui leur a été imposée depuis, n. 582.—Il en est de même de celles auxquelles on imposerait un mode de clôture différent de celui par elles d'abord adopté, n. 585.

COALITION des compagnies.—V. *Fusion.*

COMMISSAIRES du roi). — Leurs droits et leurs attributions, n. 402 et 681.—Ils ne peuvent suspendre les décisions prises par les compagnies pour les besoins du service, n. 403.—Leur traitement est à la charge des compagnies. n. 404.

COMMISSAIRES SPÉCIAUX DE POLICE. — Quelles sont leurs attributions, n. 683.

COMMISSIONNAIRES.—Cas dans lesquels les compagnies de chemins de fer agissent en qualité de commissionnaires directs et intermédiaires, n. 462. - Etendue de leur responsabilité dans l'un et l'autre cas, n. 545 et suiv.

COMPAGNIES.—Comment elles se forment, n. 7 et suiv., et 46.

COMPAGNIES DÉFINITIVES.—De quelle époque date leur constitution, n. 65 et 66. Caractère commercial des entreprises de chemins de fer, n. 69, 453 et suiv.

COMPAGNIES PROVISOIRES.—Nature et caractères de l'acte qui les constitue, n. 14 et suiv. — Règles qui leur sont applicables, n. 19 et 20.— Leurs obligations en ce qui concerne la réalisation de l'opération, n. 21 et suiv.—Les administrateurs ont la gestion de leurs capitaux, n. 29. - Responsabilité qu'entraîne cette gestion, n. 30 et suiv. - Comment s'opère le remboursement en cas d'insuccès total et de fusion, n. 42.

COMPÉTENCE.—V. *Juridiction.*

COMPTABILITÉ, n. 83.

CONCESSION.— Comment se faisaient les concessions avant la loi du 11 juin 1842.—Modes actuellement suivis pour la concession des chemins

de fer, n. 5, 496 et suiv.—Formes à suivre dans le cas d'adjudication.—V. *Adjudication.*

CONDUCTEURS DE TRAINS.—Certificat de capacité qu'ils doivent produire, n. 685.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.—Sa composition, n. 78.—Ses pouvoirs, n. 79.

CONSERVATION.—Mesures relatives à la conservation des chemins de fer, n. 565 et suiv.—V. *Clôture, Constructions, Voirie.*

CONSTATATION des crimes, délits et contraventions en matière de chemins de fer, n. 744 et suiv.

CONSTRUCTION. — Conditions générales imposées aux compagnies chargées de la construction totale de la voie, n. 244 et suiv. — Défenses faites aux concessionnaires de chemins de fer dans l'intérêt de la navigation, de la viabilité des routes et de l'écoulement des eaux, n. 243 et suiv. — Obligations de l'Etat lorsqu'il est chargé de la construction partielle de la voie, n. 250 et suiv., 264 et suiv.—Obligations des compagnies chargées de poser la voie et de fournir le matériel d'exploitation, n. 249 et suiv.—Les compagnies, pour les travaux mis à leur charge, sont investies de tous les droits que les lois confèrent à l'administration pour les travaux de l'Etat, n. 309 et 310. — Obligations des riverains des chemins de fer en ce qui concerne les constructions qu'ils voudraient élever, n. 587 et suiv. —Servitudes en ce qui concerne les constructions existantes lors de la promulgation de la loi du 15 juillet 1845, 595 et suiv.—Comment a lieu la suppression des constructions dans le cas où elle a été ordonnée, n. 627.

CONTRAVENTIONS.—Les contraventions dont le résultat peut être de compromettre la conservation des chemins de fer, doivent être constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, n. 619 et suiv.—Il en est autrement des contraventions aux mesures relatives à la sûreté de la circulation, ib., 693, 794 et suiv.—Contraventions qui rentrent dans la première catégorie, n. 622.—Peines dont elles sont punies, n. 623 —Contraventions spécifiées, qui rentrent dans la seconde catégorie, n. 712 et suiv.—Contraventions non spécifiées par la loi, n. 725 et suiv.

CONTRE-RAILS.—V. *Rails.*

CONTRIBUTIONS.—Impositions qui sont à la charge des compagnies, n. 411 et suiv.—Patente, n. 415 et 416.—Dixième du prix des places, n. 417 et 418. Comment doit être calculé ce dixième, n. 419 et suiv.—Les voitures publiques qui sont transportées par les chemins de fer doivent-elles personnellement payer ce dixième? n. 422.—V. *Agent.*

COULAGE. - Constitue un cas d'avarie, n. 529.—V. *Vice.*

CRIMES ET DÉLITS en matière de chemins de fer, n. 702 et suiv.—Destruction ou dérangement de la voie de fer, *ibid.* et n. 703 et suiv.—Menaces de commettre le crime de destruction ou de dérangement de la voie, n. 710 et suiv.—Faits de négligence, d'imprudence, etc., n. 714.—Abandon de poste par les mécaniciens ou conducteurs-garde-frein, n. 715 et suiv.—Résistance envers les agents de l'exploitation des chemins de fer, n 721 et suiv.—Contraventions non spécifiées par la loi du 15 juillet 1845, et prévues par des règlements d'administration publique, ou par des arrêtés préfectoraux, n. 726 et suiv.

CUMUL.—Cas dans lesquels il peut y avoir ou ne pas y avoir cumul de plusieurs peines, n. 625 et 731.—V. *Contraventions.*

D

DÉCHARGEMENT.—Frais de déchargement.—V. *Tarif.*

DÉCLASSEMENT des marchandises.—Les compagnies ne peuvent déclasser les marchandises sans autorisation préalable, n. 346.

DÉPÊCHES.—V. *Postes.*

DÉPENSES —Les dépenses faites par les fondateurs d'une association provisoire doivent-elles, en cas d'échec total, rester à la charge de l'association? n. 37.—*Quid*, en cas de fusion? n. 39.—Comment ces dépenses doivent être réglées, n. 149, 181, 182.

DIVIDENDES, n. 148 et 150.

DIXIÈME (du prix des places).—V. *Contributions.*

DOUANE.—V. *Agent.*

E

ÉGALITÉ. — Principe d'égalité qui doit exister entre tous les commerçants dans leurs rapports avec les compagnies de chemins de fer, n. 339 et suiv; 376 et suiv.—Applications de ce principe, notamment au cas de camionnage, n. 378 et suiv. — Règlements pour en assurer l'exécution, n. 385.— A qui appartient le jugement des infractions à ce principe, n. 386. — L'interdiction de faire des arrangements de faveur avec certaines entreprises peut être levée par l'administration supérieure, n. 387.

ÉLECTION (de domicile). — Obligation pour les compagnies de désigner un de leurs membres pour recevoir les notifications que l'administration pourrait avoir à leur adresser; et, pour le membre désigné, d'élire domicile dans l'une des villes traversées par la ligne, n. 449 et suiv.

ENTREPOT.— Frais d'entrepôt. V. *Tarif.*

ENTREPRISES (de chemins de fer).—V. *Compagnies définitives.*

ENTRETIEN. — Obligation pour les compagnies d'entretenir en bon état le chemin de fer et le matériel d'exploitation, n. 356 et suiv.

ETAT.—Obligations imposées aux compagnies dans l'intérêt particulier de l'Etat, n. 444 et suiv.—Obligations réciproques de l'Etat et des compagnies, en ce qui concerne l'établissement de routes ou de canaux, n. 447 et 448.

EXPLOITATION des lignes de fer; conditions d'une bonne exploitation, n. 87 et suiv., et p. 180, note.

F

FACTAGE.— Les compagnies peuvent se faire payer un droit pour le factage et le camionnage des colis transportés, n. 556. — Les compagnies sont responsables des faits des tiers auxquels elles ont concédé l'entreprise du factage et du camionnage, n. 557 et suiv. — Comment sont réglés les frais de factage et de camionnage, n. 564.

FACTEURS. — Les facteurs doivent être considérés comme des agents des compagnies, n. 502.

FONDS SOCIAL. — Est fixé par les statuts, n. 95; — est divisé en actions, *ib.* — La concession de la ligne en fait partie, n. 96; — peut être augmenté, mais non diminué, n. 97.

FORCE MAJEURE. — Définition de la force majeure, n. 520. — Cas dans lesquels il y a lieu à responsabilité de la part des compagnies, pour retard, pour perte ou avarie, provenant d'un fait de force majeure, n. 474, 519 et suiv.—Constatation du fait de force majeure, n. 523 et suiv.

FUSION. — Ce qu'on entend par ce mot, n. 40. — Les fondateurs des

compagnies provisoires ont-ils le droit de les fusionner sans le consentement des actionnaires? n. 27 et 28. — Répartition des actions entre les compagnies fusionnées, n. 57 et suiv.—Dans quels cas la fusion constitue une coalition prohibée, n. 200 et suiv.

G

GAND. — Traité de la police et de la voirie des chemins de fer, par M. Gand, p. 4.

GARANTIE. — Garantie de l'Etat pour les travaux qui sont à sa charge, n. 274 et suiv.

GARDES. — A la charge de qui est la construction des maisons de gardes, n. 264; — à qui appartient la jouissance du terrain qui entoure ces maisons, n. 265. —Les gardes et agents de l'exploitation des chemins de fer peuvent être assermentés, et, dans ce cas, ont le droit de verbaliser sur toute la ligne, n. 351 et 742.

GARES.—V. *Stations*.

GUILLAUME. — Législation des rails-routes, par M. Achille Guillaume, p. 3.

I

IMPOSITIONS. — V. *Contributions*.

INSCRIPTION. — Les compagnies peuvent se faire payer un droit pour l'inscription des bagages et marchandises, n. 551.

INTERETS. — Paiements des intérêts avant et après la mise en exploitation, n. 440.

INTERRUPTION (des lignes de chemins de fer). — Droit de l'autorité en cas d'interruption du service de l'exploitation d'une ligne, n. 405. — Distinction entre le cas où l'interruption provient d'un cas de force majeure et le cas où elle provient du fait des compagnies, n. 406 et suiv. — Qui doit être juge de la cause de l'interruption? n. 410.

J

JURIDICTION ET COMPÉTENCE. — Juridiction et compétence en matière de chemins de fer, n. 745 et suiv. — Contestations entre les compagnies et les actionnaires, n. 746 et suiv.— Entre les compagnies et l'Etat, n. 750 et suiv. — Autorité compétente pour statuer sur le point de savoir par qui doivent être supportés les frais de services spéciaux d'octroi, nécessités par l'entrée d'un chemin de fer dans une ville, n. 757. — Exceptions apportées à la règle générale ci-dessus par des lois spéciales, n. 758. — Compétence en cas d'élection de domicile, n. 759.—Contestations entre les compagnies et le public, n. 760 et suiv. — Quels sont les tribunaux ordinaires compétents pour connaître des contestations, soit entre les compagnies entre elles, soit entre les compagnies et le public, n. 765 et suiv. — Compétence d'attribution, n. 767 et suiv. — Demandes en paiement d'effets perdus ou avariés, n. 772 et suiv.; — En restitution d'un cautionnement fourni par un préposé, n. 777. — Demandes intentées par les compagnies contre leurs facteurs ou préposés, et réciproquement, n. 778 et 779. —Compétence territoriale, ou *ratione personæ*, n. 780 et suiv. — Demandes intentées contre les compagnies, qui ont pour objet l'exécution d'une obligation non contractuelle, n. 783. —Demandes ayant pour but de forcer une compagnie à effectuer un transport à des conditions dont elle nierait l'existence, n. 784. — Demandes en indemnité pour perte ou avarie de marchandises, n. 785; — en paiement du prix d'un transport,

n. 786; — en garantie, n. 788. — Les compagnies peuvent-elles être assignées en la personne de leurs agents et aux bureaux de leurs préposés, sans l'observation des délais de distance? n. 789. — Limites de la compétence des tribunaux de commerce en dernier ressort, n. 790. — Matières pénales, n. 791 et suiv.

L

LEGOYT. — Statistique des chemins de fer, par M. Legoyt, page 3.

LETTRE DE VOITURE. — Dans l'usage, les obligations du voiturier et de l'expéditeur sont constatées par une lettre de voiture, n. 459. — Cas où les compagnies sont obligées d'en délivrer, n. 372. — Ce que doit mentionner la lettre de voiture, n. 373 et suiv. — Toutes les dispositions prescrites par l'art. 102 du Code de commerce, sont-elles applicables aux transports dont se chargent les compagnies de chemins de fer? n. 461 et suiv. — Les lettres de voiture doivent être timbrées n. 373. — V. *Timbre*.

LIGNE. — Importance financière des lignes concédées ou à concéder, p. 1re. — Système de la loi du 11 juin 1842 sur l'établissement des grandes lignes, p. 7 et suiv.

LIQUIDATION. — D'une association avortée par le défaut de réussite, n. 33 et suiv. — D'une société ordinaire, après exploitation, n. 191.

LIVRAISON. — Délai dans lequel l'Etat doit livrer les travaux qui sont à sa charge, et les compagnies en prendre livraison, n. 268 et suiv. — Procès-verbal qui doit être dressé après la livraison, n. 280.

LIVRE-JOURNAL. — Obligation pour les compagnies d'avoir un livre-journal pour l'inscription des marchandises, n. 486.

M

MACHINES-LOCOMOTIVES. — Conditions qu'elles doivent réunir pour pouvoir être employées sur les chemins de fer, n. 294 et 638; ord. 22 mai-23 août 1843; V. *Appendice*, p. 414.

MAGASINAGE. — Les compagnies peuvent se faire payer un droit pour le magasinage des marchandises, n. 552.

MAGASINS (de marchandises et d'approvisionnement). — Qui doit supporter les frais de construction, n. 261.

MARCHANDISES. — Différence entre la signification de ce mot et celle du mot *bagages* n. 482 et 483. — Ordre dans lequel doivent être transportées les marchandises, n. 369. — Droit des expéditeurs en cas de retard, n. 370, 471 et suiv. — Cas où les propriétaires consentent à un retard dans l'expédition, n. 371. — Responsabilité en cas de perte des marchandises, n. 484 et suiv. et 498.

MATÉRIEL. — Mesures relatives au matériel d'exploitation, n. 356 et suiv., 638 et suiv. — Obligation de l'augmenter, si cela est jugé nécessaire, n. 364.

MATÉRIEL MILITAIRE OU NAVAL. — Obligation pour les compagnies de le transporter à moitié de la taxe, n. 432.

MATIÈRES combustibles. — Défense d'en établir des dépôts dans une certaine distance des chemins de fer, n. 603. — Matières non combustibles, n. 605 et suiv. V. *Servitudes*.

MEULES de grains. — Il est défendu d'en établir dans une certaine distance des chemins de fer, n. 603. V. *Servitudes*.

MILITAIRES ET MARINS. — Obligation pour les compagnies de les transporter à des prix inférieurs à ceux des tarifs, n. 431.

N

NOGENT-SAINT-LAURENS. — Traité de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer, par M. Nogent Saint-Laurens, p. 3.

O

OCTROI. — Les compagnies doivent-elles supporter les frais des services spéciaux d'octroi que nécessite l'entrée des chemins de fer dans les villes? n. 423.

OMNIBUS (VOITURES). — V. *Postes*.

OPPOSITION à transfert ; V. *Transfert*.

P

PARCOURS (droit de). — Ce que c'est que le droit de libre parcours, n. 388.—Il est plus avantageux aux lignes les plus courtes, n. 389. — Mode et conditions d'exercice de ce droit, n. 390.—Règle générale en cette matière, n. 391.—Conséquences de cette règle, en ce qui concerne le droit d'usage des gares, stations, ateliers, appareils hydrauliques, magasins et bureaux, n. 392 et suiv — La compagnie sur la ligne de laquelle une autre exerce le parcours, est-elle tenue de fournir son matériel à celle-ci toutes les fois qu'elle le demande? n. 394. — La compagnie qui exerce le libre parcours, peut-elle prendre et déposer ses voyageurs et ses marchandises sur la ligne correspondante? n 395.—Obligations qu'entraîne l'exercice du libre parcours, n. 397.—En cas de non-exercice du libre parcours de la part de deux compagnies correspondantes, ou seulement de l'une d'elles, elles doivent s'entendre pour que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes, n. 398.

PASSAGES A NIVEAU. Obligations des compagnies en ce qui concerne les passages à niveau, n. 585 et suiv., 661 et suiv.

PATENTE.—V. *Contributions*.

PÉAGE (droit de). - Ce que c'est, n. 314.

PEINES. Droit pour les tribunaux de réduire les amendes et les autres peines prononcées par la loi, n. 626 et 730.

PÉNALITÉ. — Pénalité en matière de chemins de fer. — V. *Contraventions*.

PLACEMENT DES FONDS.—Comment doivent être placés les fonds des compagnies, n. 31 et 84.

PLANCHE (jours de). — Ce qu'on entend par là dans le commerce de transports, n. 478.

PERTE.—Responsabilité des compagnies en cas de perte des bagages et marchandises, n. 484 et 485. — Etendue de cette responsabilité, en ce qui concerne les bagages, n. 504 et suiv ; en ce qui concerne les marchandises, n 498.—Il n y a point lieu à responsabilité, lorsque la perte est le résultat d'une force majeure, n. 513.

POLICE (des chemins de fer).—Les mesures de police pour les chemins de fer sont déterminées par la loi du 15 juillet 1845, par le règlement général d'administration publique du 15 novembre 1846, et par des règlements particuliers, n. 399, 725, et p. 432 et 438.—V. *Contraventions*.

POMPES.—A la charge de qui est la fourniture des pompes et des réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, n. 283 et 298.

POSTES (administration des). — Obligation pour les compagnies de transporter les dépêches de l'administration des postes, n. 434 et suiv.

POSTES (maîtres de). — Les entreprises de chemins de fer ne sont point tenues de leur payer le droit de 25 centimes par poste et par cheval' n. 352 — Ce droit n'est pas dû non plus pour l'espace parcouru en ville sur la voie postale, entre les bureaux des entrepreneurs et l'embarcadère, par les omnibus transportant les voyageurs à cet embarcadère, n. 353.—Les concessionnaires de chemins de fer ne sont pas tenus de supporter les frais de services spéciaux d'octroi que nécessite l'entrée de ces chemins dans les villes, n. 354.

PRESCRIPTION.—La responsabilité des compagnies pour perte, avarie ou retard dans l'arrivée des marchandises, cesse par la prescription, n. 533 et suiv.—Ce que doivent faire les compagnies des colis non réclamés dans les six mois, n. 539 et suiv.

PRIX.—V. *Tarifs.*

PROCÈS-VERBAUX.—Dans quels cas les procès-verbaux des délits et contraventions en matière de chemins de fer font foi jusqu'à preuve contraire, n. 741.—Ils doivent être visés pour timbre, enregistrés en débet et affirmés, n. 743 et 744

PROMESSES D'ACTIONS.—Ce que c'est, n. 47 et 100.—Comment le titre des promesses était délivré en France et en Angleterre, n. 47 et suiv. — Comment elles se négocient dans les deux pays. n. 48 49 et 101. — Comment elles sont remboursées, n. 50 et suiv. — Doivent être échangées contre des actions nominatives, n. 103.—Comment s'opère cet échange, n. 104 et suiv.—Les dispositions des statuts relatives à l'exercice de l'action réelle, en cas de non-paiement des dixièmes échus, ne sont pas applicables aux promesses d actions, n. 122. — Perte des promesses, n. 135 et suiv.

PUBLIC.—Obligations des compagnies envers le public, n. 456 et suiv.

PUITS. — A la charge de qui doit être le forage des puits destinés à fournir l'eau pour l'alimentation des machines et pour les maisons de gardes ? n. 261, 267 et 298.

R

RAILS.—Qualités des rails destinés à être posés sur une voie de fer, n. 283 et suiv. — Obligations des compagnies de fournir des contre-rails, n. 364.

RAPPORTS.—Par quelles lois sont régis les rapports auxquels donnent naissance les entreprises de chemins de fer, p. 1.

RÉCÉPISSÉ (de marchandises).—Cas où les compagnies sont obligées de délivrer des récépissés, n. 372 ; ce que doit énoncer le récépissé, n. 373. —V. *Lettres de voiture.*

RÉCÉPISSÉ (de versements).—Leur forme en France et en Angleterre, n. 47 et suiv.

RÉDUCTION des tarifs.—V. *Tarifs.*

RÈGLEMENTS.—Droit des compagnies de faire des règlements pour le service et l'exploitation des chemins de fer, n. 347 et 687. — Objet de ces règlements, n. 348. — Pour quelles personnes ils sont obligatoires, n. 349.—Règlements dont l'initiative appartient à l'autorité, n. 350 et 399. — Des règlements ministériels ne pourraient tenir lieu des règlements d'administration publique, n. 400.—Pour qui ces derniers sont obligatoires, n. 401.

REMBOURSEMENT.—Comment il s'opère, en cas d'insuccès total et de fusion des sociétés provisoires, n. 42. — Pour les souscripteurs français qui ont ou n'ont pas aliéné leurs titres, n. 51 et suiv.—Pour les souscripteurs anglais, n. 5

REMISE (du chemin).—Obligation pour les compagnies de remettre le chemin à l'État, à la fin de la jouissance, n. 444 et suiv.—V. *Bail*, *Résiliation*.

REMISE (des marchandises).—Obligation des compagnies de remettre les marchandises à leur destination, n. 541 et suiv.—Ce qu'elles doivent faire en cas de refus par le destinataire de recevoir les marchandises, n. 526, 545 et suiv.

RÉPARTITION des actions entre les compagnies fusionnées, n. 57 et suiv.—Les administrateurs qui n'ont pas versé n'y ont pas droit, n. 62.—Mais ils peuvent repousser les souscripteurs qui sont dans le même cas, n. 63 et 64.

RÉSERVE, n. 145 et suiv.

RÉSILIATION. — Droit de l'Etat de résilier les baux des compagnies avant leur expiration, n. 443 et suiv.

RESPONSABILITÉ.—Responsabilité des compagnies en cas de perte et d'avarie des bagages et des marchandises, n. 484 et 485.—La responsabilité s'étend aux faits de leurs agents, n. 502. - Responsabilité civile des compagnies et de leurs agents, en cas d'accidents, n. 733 et suiv. — Responsabilité de l'Etat quand il exploite lui-même, n. 738; comment il doit être assigné, n. 739.

RETARD.—En cas de retard dans l'arrivée des marchandises, les compagnies sont-elles tenues de les garder pour leur compte? n. 473 —*Quid*, en cas de force majeure? *V.* ce mot.—Y a-t-il lieu à responsabilité pour retard dans le transport des personnes? n. 480.

RIVERAIN.—Servitudes imposées aux propriétaires riverains des chemins de fer.—V. *Construction*, *Servitude*.

S

SAINT-LÉON. — Traité pratique des chemins de fer, par M. Saint-Léon, p. 3.

STATUTS.— Les statuts des compagnies doivent être soumis au conseil d'Etat, n 67. — Ils se ressemblent tous quant aux conditions générales, n. 68. — Les changements qui y sont apportés doivent être approuvés par le gouvernement, n. 171.

SERVITUDES.— Servitudes auxquelles sont soumises les propriétés riveraines des chemins de fer, n. 570 et suiv.; 600 et suiv. — Sens de l'expression *entretenues* qui se trouve dans l'art. 5 de la loi du 15 juillet 1845, n. 595 et suiv. — Formalités à remplir pour celles des constructions qui peuvent être entretenues, n. 599. — Faculté pour l'administration de diminuer, dans certains cas, les distances prescrites par les art. 5, 6, 7 et 8 de la loi du 15 juillet 1845, n. 607 et 608.— Indemnité pour la suppression des constructions existantes à l'époque de la promulgation de la loi, n. 609 et suiv. — Dans quels cas l'indemnité doit ou peut ne pas être préalable, n. 615 et 616. — Par qui elle doit être payée, n. 617.

SOCIÉTÉ.— Se forme de la masse des actionnaires, n. 99.

SOLIDARITÉ. — Solidarité qui existe entre le commissionnaire direct et les commissionnaires intermédiaires pour le paiement des objets perdus ou avariés, n. 518.

SOUSCRIPTIONS. — Comment elles se font en France et en Angleterre, n. 46 et suiv.

STATIONS ET GARES. — A qui appartient le droit de déterminer le nombre et l'emplacement des stations principales et secondaires, n. 253. — La compagie peut-elle en augmenter le nombre? n. 255 et 256.— Peut-

elle faire dans l'intérieur des stations les distributions qu'elle juge convenables? n. 257. — Etablir un café ou un restaurant, soit dans l'intérieur, soit en dehors? n. 258 et 260. — Si la compagnie éclaire les gares et les stations au gaz, à la charge de qui sont l'établissement des conduits et la fourniture des appareils? n. 261 et suiv. — Mesures de police relatives aux stations, n. 633 et suiv.

SURVEILLANCE. — A qui appartient la surveillance de l'exploitation des chemins de fer, n. 678 et suiv.

T

TARIFS. — Aucune taxe ne peut être perçue qu'après homologation, n. 319 — Les frais accessoires de chargement, de déchargement et d'entrepôt, sont déterminés par des règlements annuels, n. 321. — Forme à suivre pour l'établissement des taxes non comprises dans les tarifs, n. 322 et suiv. — La perception a lieu par kilomètres sans égard aux fractions de distance, n. 324. — Règle analogue pour les fractions de poids des marchandises, n. 325 — Les objets non compris aux tarifs doivent être assimilés à ceux tarifés avec lesquels ils ont le plus d'analogie, n 326. — Cas particuliers dans lesquels les prix portés aux tarifs sont susceptibles de variation, n. 330 et suiv. — Objets et marchandises auxquels les tarifs ne sont pas applicables, n. 333 et suiv. — Droit des compagnies de réduire leurs tarifs, n. 340. — Avantages de cette réduction pour une bonne exploitation, p. 190, note. — Les réductions doivent porter proportionnellement sur le péage et sur le transport, n. 342. — Autorisations nécessaires pour pouvoir exécuter les modifications apportées aux tarifs, n. 343 et 344. — Les taxes abaissées ne peuvent être relevées qu'après un certain délai, n. 345.

TAXE. — V. *Tarif*.

TERRITOIRE. — Le territoire du royaume, en ce qui concerne les chemins de fer, est divisé en cinq inspections. V. *Appendice*, p. 413.

TIMBRE. — Les lettres de voiture doivent être timbrées, n. 373; non les bulletins et les feuilles de route, n. 424 et 425.

TOURNEUX. — Manuel de M. Tourneux, p. 3.

TRACÉ. — Ce qui constitue le tracé d'une ligne, p. 8, note. — Quel est le meilleur? p 10

TRAFIC. — Ce qu'on entend par ce mot, n. 88. — Conditions d'un bon trafic, n. 89.

TRAIN. — Mesures relatives à la composition, au départ, à la circulation et à l'arrivée des trains, n. 645 et suiv., 659 et suiv.

TRANSFERTS. — Transfert des actions provisoires et définitives, n. 423 et suiv. — Oppositions à transfert, n. 431 et suiv.

TRANSPORT (des marchandises). — Les compagnies de chemins de fer peuvent se charger de transporter les marchandises en plusieurs qualités différentes, n. 462 et suiv. — Obligation pour les compagnies de faire les déclarations nécessaires pour la circulation des marchandises, n. 475. — Dans quels cas les compagnies doivent ou ne doivent pas transporter les marchandises à destination? n. 476 et suiv. — Sont-elles obligées de prévenir les destinataires de l'arrivée? n. 478 et 479.

TRANSPORT (Droit de). — Ce que c'est, n. 315 — Il est dû indépendamment du dixième du prix des places, n. 318. — Droit des compagnies de se faire payer le prix du transport des marchandises, n. 547 et suiv.

TRANSPORT (gratuit). — V. *Agents*, *Bagages*, *Militaires*, *Postes*.